This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

3 3433 08244229 8

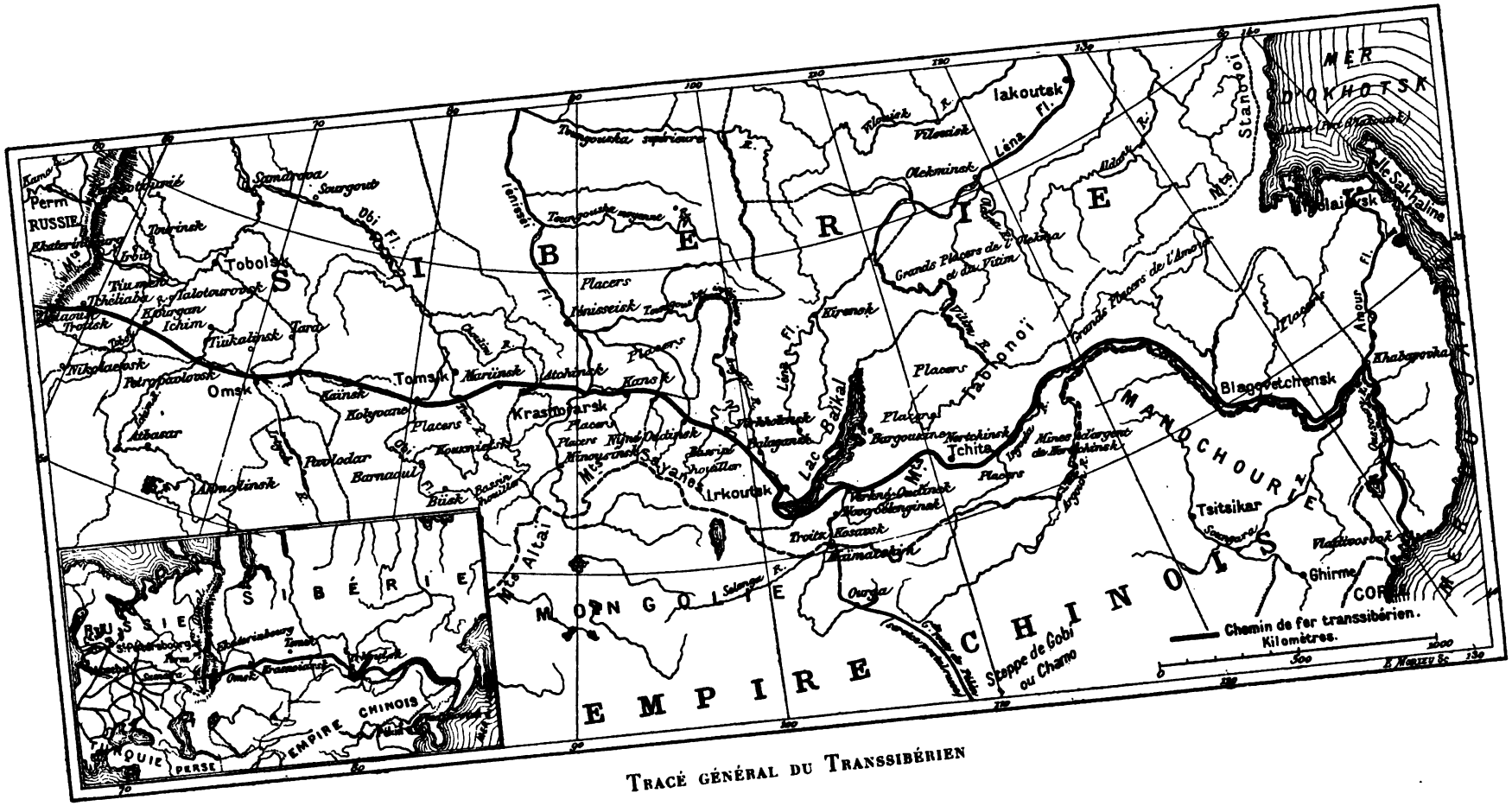
13

...ē – Incr. and trav., 1800-1900
...ways – Russia – Siberia – Indiv. – Trans-Siberian Roads
D
E7

NOTES

DE

VOYAGE EN SIBÉRIE



TRACÉ GÉNÉRAL DU TRANSSIBÉRIEN

NOTES

DE

VOYAGE EN SIBÉRIE

LE

CHEMIN DE FER TRANSSIBÉRIEN

ET LA CHINE

PAR

EDGAR BOULANGIER

PARIS
SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS SCIENTIFIQUES
PLACE DE L'ÉCOLE-DE-MÉDECINE
4, RUE ANTOINE-DUBOIS, 4

1891

NEW YORK
PUBLIC
LIBRARY

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
523226 A
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R 1931 L

AVERTISSEMENT

L'auteur de cet ouvrage n'a pas la prétention d'apprendre quoi que ce soit aux écrivains et aux savants russes. Bien au contraire, il sollicite toute leur indulgence et il déclare ne s'être décidé à prendre la plume que pour l'édification du public français.

Dans le même esprit avait été publié le Voyage à Merv.

Batrell 12 January 1931

PRÉFACE

Je n'entreprends pas d'écrire un livre ; je publie en courant des notes de voyage recueillies en courant. Est-ce qu'on a le temps d'écrire, en cette fin de siècle ? On n'a pas même le temps de lire. Les événements marchent trop vite. Une fièvre s'est emparée de l'Europe ; une obsession a envahi les âmes. Décidés aux derniers sacrifices, les hommes de cœur prêtent l'oreille aux tocsins d'alarme qu'apportent les échos lointains. Comment trouver, au milieu de ces agitations, le calme d'esprit nécessaire aux longues études ? On vit au jour le jour dans l'incertitude du lendemain.

Les pages qui suivent, très décousues et sans apprêt, intéresseront peut-être par leur décousu même et leur simplicité : économie de temps pour le lecteur comme pour l'auteur. Elles donneront, je l'espère, une idée générale de ce qui se prépare à l'Orient de l'Ancien-Monde ; elles soulèveront un coin du voile qui recouvre l'avenir : un duel russo-chinois menace d'avoir lieu, avant la fin du siècle peut-être, et encore ne serait-il, au début du moins, qu'un épisode d'une lutte infiniment plus grave, celle de la BALEINE et de l'ÉLÉPHANT, de la Russie et de l'Angleterre.

Cette lutte est la grande inconnue, le grand X du xxe siècle.

I

Dans d'admirables écrits d'initiateur inspiré, M. le marquis de Saint-Yves a mesuré toute l'importance de ce conflit formidable, si longtemps conjuré mais à peu près inévitable, entre le plus grand empire continental et la souveraine des mers. Toutes autres questions européennes lui sont subordonnées; la question franco-allemande elle-même est enfermée dans la question anglo-russe.

« Le gouvernement prussien est secondaire et instrumentaire, comme nous (Français), par rapport à l'ellipse des intérêts russo-britanniques.

« Quand le gouvernement prussien n'est pas russe, il est anglais ; et réciproquement.

«... Le gouvernement anglais lui-même, qu'il le veuille ou non, est, en Europe, bien plus que la Russie, un empire asiatique, au premier chef, par ses intérêts en Asie.

« Toute sa pression énorme sur l'Europe et sur nous s'exerce dans ce sens.

« L'Europe est étreinte, non par la Russie, qui n'enserre que l'Est de la Germanie et de l'Autriche, mais par la chaîne de stations militaires anglaises qui enveloppent le continent tout entier.

«... Sur tout ce parcours immense, le gouvernement impérial britannique a ses provisions de houille assurées.

« Cherchez les nôtres, celles de l'Allemagne et celles de la Russie !

«... Ainsi l'empereur de la Germanie appuyé sur son peuple aussi sage et aussi fort que le peuple anglais, sur son armée formidable, sur sa propre foi en sa valeur personnelle et en la haute

mission dont il a conscience, n'est pourtant rien moins qu'un personnage indépendant.

« Entre l'empire russe à l'Est et l'empire britannique partout, son rôle est subalterne sur le petit théâtre du microcosme européen.

« Le *libretto* d'antagonisme, tracé aux souverainetés par le droit des gens politique depuis le traité de Westphalie, ne laisse à la dynastie des Hohenzollern qu'une liberté et qu'un espace des plus étroits, malgré la grandeur de l'Allemagne absorbée et à cause de cette grandeur même. Ses allées et venues sur la scène continentale sont soumises à une trigonométrie de fatalité, dans laquelle, bien qu'impériale, une étoile de second rang n'est autorisée qu'à une gravitation de deuxième ordre.

« Entre les deux foyers de l'ellipse anglo-russe, l'empereur d'Allemagne se croirait donc en vain autonome dans son empire; et il est trop intelligent pour le croire.

« Comme Européen, il n'y fait fonction que de Maha-Rajah britannique ou de vice-roi moscovite, au choix. Vassal toujours, il se balance entre deux suzerains, dès qu'il se meut en politique étrangère, soit de l'Ouest à l'Est, soit d'Orient en Occident, soit du Nord au Sud, du Midi au Septentrion [1]. »

II

La Russie est le plus vaste empire du monde. Sa superficie dépasse celle de la Chine elle-même ; elle est *quarante fois* supérieure à l'étendue de l'Allemagne. Les chiffres de population ne sont pas de nos jours dans le rapport des surfaces; mais que deviendront ces chiffres dans les âges futurs?

[1] Préface de *Jeanne d'Arc victorieuse.*

La race germanique se multiplie sans doute avec une rare vigueur; en vingt ans (1870-1890) le nombre des sujets allemands s'est élevé de 42 à 47 millions. Mais cet accroissement ne saurait prendre une extension indéfinie dans un pays relativement restreint comme étendue, et dont le sol est pauvre. Ce n'est pas d'hier qu'un courant constant d'émigration déverse hors des frontières allemandes le trop-plein des nouvelles générations.

La Chine semble avoir atteint depuis nombre de siècles un chiffre de population à peu près stationnaire. Quatre cents millions? cinq cents millions? Il est certain, dans tous les cas, que presque toutes les parties habitables du Céleste-Empire regorgent d'habitants. Les famines ou les maladies contagieuses font périodiquement, dans ces masses d'êtres humains trop entassés, d'épouvantables ravages que les autorités chinoises considèrent, non sans quelque raison, comme des « saignées » nécessaires. Quelques provinces éloignées de la capitale, mais fertiles et salubres, sont encore en voie de peuplement; elles servent d'exutoire au cœur du monde chinois. Telle est la Mandchourie dont nous parlerons dans ce volume. Mais ces coins encore inoccupés ne sont pas nombreux.

Tout autre est la situation de l'empire russe au point de vue de la relation logique et normale entre la surface du sol cultivable et la densité de la population. Si j'osais me servir ici d'une comparaison familière, je dirais que le colosse moscovite est encore dans son adolescence; bientôt nous le verrons homme.

Que cette certitude rassure nos compatriotes pessimistes qui s'inquiètent trop vivement et trop haut d'un arrêt momentané sans doute, survenu dans le développement de la population en France! Elle paraît bien de nature à ramener la sérénité dans les âmes. La France n'est pas seule au monde. Entourée d'une ceinture d'ennemis qui guettent ses dépouilles, elle a aussi conservé les sympathies d'un peuple qui est actuellement, sans conteste, le plus puissant de la terre. Non seulement il est le plus puissant, militairement parlant, mais il restera tel dans dix ans,

dans vingt ans, dans un avenir quelconque, et avec un écart, une supériorité qui grandiront de plus en plus.

*
* *

Il y a dix ans, l'empire russe comptait 90 millions d'habitants, environ le double de la population actuelle de l'Allemagne. Qu'est devenu dans ce court intervalle le nombre des sujets du « tsar blanc » ? Les ouvrages allemands les plus autorisés donnent en chiffres ronds les indications suivantes :

Russie d'Europe.	92 millions
Russie d'Asie	17 —
TOTAL.	109 millions.

D'après des renseignements tout à fait authentiques, puisés à des sources très sûres, ces chiffres ne sont pas rigoureusement exacts. Au commencement de cette année 1890, ou à la fin de l'année dernière, la population totale atteignait le chiffre énorme de 117 millions ; en janvier 1891, elle se rapprochera très rapidement de 120 millions.

En dix années, par conséquent, l'empire russe s'est accru — sans autre annexion que celle de 5 à 600 mille Turkmènes — d'un nombre de sujets presque égal à la population entière de l'Italie.

Depuis dix à quinze ans, l'accroissement annuel du nombre d'habitants — je ne dis pas la proportion des naissances — s'élève en Russie à la moyenne de *deux et demi pour cent*. Ce résultat ne peut pas être contesté.

Si la même moyenne se maintenait, en l'année 1900 l'Empereur Alexandre III commanderait à 150 millions d'hommes, et dix à douze ans plus tard, vers l'an 1911, à 200 millions.

« Rêveries, dira-t-on. Il n'y a pas de raison pour que la loi des dix dernières années se continue indéfiniment. »

Soit, mais on ne voit pas non plus, *à priori*, pour quels

motifs cette loi ne se continuerait pas, avec plus ou moins de décroissance, pendant un temps assez long.

En effet le sol fertile de la Russie européenne est capable de nourrir un nombre d'habitants bien supérieur à la population actuelle; d'immenses espaces restent encore en friche, faute de bras ou dans l'attente de travaux d'aménagement — desséchements, irrigations, etc. — qui permettront notamment de mettre en valeur les régions méridionales de l'empire.

Quant à la Russie asiatique, au Turkestan, à la Sibérie méridionale, des millions et des millions d'hommes pourraient y vivre à l'aise, sous un climat très sain, et y trouver pour les besoins agricoles, les premiers de tous, des réserves inépuisables.

C'est dans l'une de ces régions lointaines, la Sibérie, que je me propose de transporter le lecteur, — non certes avec la prétention de lui faire bien connaître cette immense contrée, mais simplement pour lui donner une idée juste de sa situation actuelle, de ses ressources, de son avenir.

Nous y courrons un peu à l'aventure, notant de préférence ce qui concerne la question de paix ou de guerre dont chacun se préoccupe, et ce qui intéresse par conséquent le développement de la puissance russe en Asie : car plus redoutable sera cette puissance, moins on osera l'attaquer.

Tout ceci nous touche directement : « La France, a dit le marquis de Saint-Yves, est une aile militaire russe, comme la Russie est une aile militaire française. »

Paris, novembre 1890.

NOTES

DE

VOYAGE EN SIBÉRIE

CHAPITRE PREMIER

LA CHAINE DE L'OURAL

De Paris en Sibérie le voyage n'est pas démesurément long, une quinzaine de jours à peine, dont le tiers environ consacré aux indispensables arrêts à Pétersbourg et Moscou, puis à Nijni-Novgorod, où vous quittez le chemin de fer pour prendre un excellent paquebot qui descend le Volga, remonte ensuite la Kama et vous débarque à Perm, tête de ligne du railway, mi-européen, mi-asiatique, qui franchit l'Oural central et correspond avec les services de navigation de l'Irtych et de l'Ob. Vous êtes arrivé dans « le pays du Nord », que cette chaîne ouralienne sépare de notre Europe.

Faisons halte un instant : la région où nous sommes est une inépuisable mine de richesses naturelles qui permettront à la civilisation européenne de s'avancer plus rapidement jusqu'aux rivages du Pacifique. Il nous sera donc utile de mesurer l'importance du rôle que l'Oural est appelé à jouer dans le développement de la puissance russe et de la colonisation sibérienne. En outre la Sibérie, si peu connue encore, a de nombreux points de ressemblance avec la région ouralienne. L'étude de l'une ne peut que faciliter celle de l'autre.

Un très grand nombre de savants voyageurs ont visité et décrit cette vaste chaîne des monts Oural, « champ immense tant pour les recherches scientifiques que pour les entreprises pratiques ».

Citons, dans la seconde moitié du dernier siècle : Gmelin, Lépékhine

Pallas, Falk, Rytchkoff, Georgi et Hermann; dans ce siècle-ci, Kupffer, Humboldt, Murchison, Chtchourovski, Hofmann, Eversmann, Aksakoff, Sabaneïeff, Meves, Alénitsine, Boulytcheff, Danilevski, etc. etc.

J'en passe une multitude, notamment dans l'ordre des sciences géologiques; la Russie ne manque pas plus d'illustrations scientifiques que de célébrités militaires.

L'Oural est donc très bien connu, et les lignes qui suivent ne sont qu'un résumé du dernier mémoire écrit par l'un de ces courageux explorateurs, le pauvre Malakhoff, enlevé trop tôt à l'admiration de ses confrères et à l'affection de ses amis. A quoi bon refaire, et moins bien faire, la description si lumineuse que renferme ce mémoire posthume, publié et traduit en français par le sympathique M. Clerc, dont nous ferons la connaissance plus loin[1]?

Aux confins de l'Europe et de l'Asie, entre les plaines monotones et sans fin de la Russie et de la Sibérie occidentale, s'élève la crête rocheuse, connue dès la plus haute antiquité sous le nom de Riphes; elle forme une frontière naturelle entre deux parties du monde.

Peu considérable est sa largeur, mais en revanche elle en impose par sa longueur; découvrant au loin vers le Nord, au milieu des toundras désertes et basses, les rochers inhospitaliers de ses sommets majestueux, elle les expose aux vains efforts des flots de l'Océan Glacial, et s'en va finir bien loin vers le Sud par les hauteurs de l'Oust-Ourt, qui s'élèvent au milieu d'un désert de sables et semblent écouter en silence le murmure éloigné des vagues de la mer Caspienne et de l'Aral.

Les hauteurs de l'Oural central offrent rarement ces contours brusques de pics et de rochers qui sont propres aux montagnes proprement dites, comme par exemple aux Alpes et au Caucase. A vol d'oiseau cette partie de la chaîne ressemble pour ainsi dire à une vaste mer houleuse dont les vagues arrondies se seraient subitement congelées.

Au Sud d'Ekatérinebourg les montagnes reprennent un caractère grandiose; quelques sommets sont occupés par de grandes pierres, connues sous le nom de *châteaux du diable*.

[1] *Bulletin de la Société ouralienne d'amateurs des sciences naturelles.* — Ekatérinebourg, tome XI, livr. I, 1887.

D'après ces caractères généraux, les géographes ont divisé la région ouralienne en trois zones : 1° Oural du Nord ; 2° Oural moyen ; 3° Oural méridional ;

Ces trois zones, nous les retrouverons en Sibérie ; leur description rapide offre donc un double intérêt.

*
* *

L'Oural du Nord est la région sauvage, glacée, presque inhabitable, qui s'étend des sources de la Petchora jusqu'aux rivages sinistres de l'Océan Glacial. Tout au Nord, le dernier chaînon de l'arête maîtresse, le sombre Paï-Khoï s'avance dans l'Océan même, fait saillie sur la toundra et semble jeter un regard triste et hargneux sur la plaine basse et déserte qui l'environne. Tout ce qui est vivant fuit cet empire de la glace, et même les roches insensibles, dures comme de l'acier trempé, s'effritent et se transforment en sable que les vents impétueux étendent ça et là. Des lichens et des polytriches sont presque les seuls représentants de la flore ; de loin en loin, plus au Sud, on voit encore de chétives fleurs, des sapins et des bouleaux rabougris...

Cette lugubre chaîne terminale, au bord de la mer de Kara, n'est guère fréquentée que par les Ostiaks et les Samoïèdes ; les voyages d'exploration sont très difficiles dans les toundras, parsemées de lacs et de fondrières, où les seuls abris contre les vents froids sont les rives escarpées des ruisseaux et les mottes revêtues de mousse.

Fait assez remarquable, on ne trouve pas de glaciers dans ces montagnes de l'Extrême-Nord, situées au-delà du cercle polaire. La quantité d'eau qu'elles reçoivent sous forme de neige n'est pas suffisante, et leur hauteur est modérée[1] ; une descente de 1,000 à 1,500 mètres n'est pas assez longue pour donner au fleuve de glace le temps de se former.

[1] Voici les sommets principaux de l'Oural du Nord :

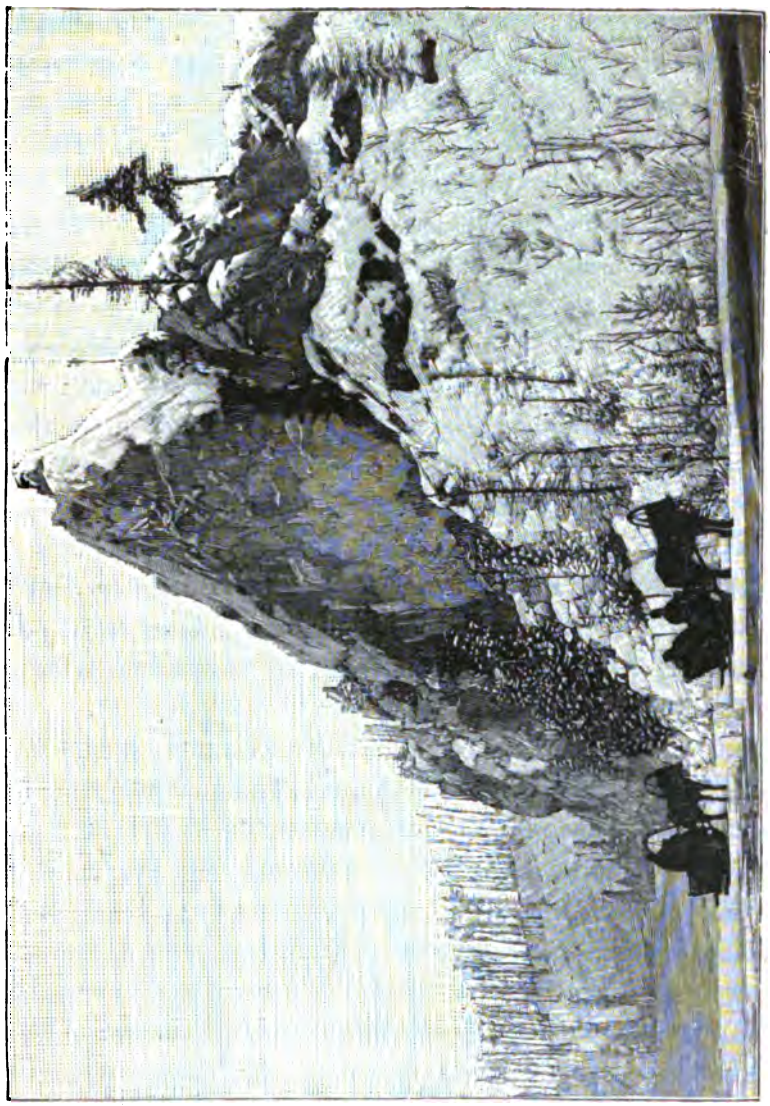
Tel-Poss	64° . .	1689 m.
Paï-nior	66°40′—	1413 »
Chendi-pass	67°40′—	1242 »
Mont Constantin.	68°20′—	477 »

Au Sud de la limite des toundras stériles et monotones — limite qui s'étendait jadis beaucoup plus loin vers le Nord — l'Oural septentrional est couvert, jusqu'à une certaine altitude, de forêts vierges où dominent tantôt le sapin ordinaire, ou le bouleau, le tremble et le pin, tantôt le cèdre de Sibérie (*Pinus cembra*) ou le mélèze (*Larix siberica*). Je passe sous silence les essences secondaires et renvoie le lecteur, pour les détails techniques, au savant mémoire de Malakhoff. Mais quelle admirable peinture il fait de ces bois affreux, presque impénétrables !

Sur le sol humide sont étendus d'immenses troncs renversés par l'ouragan ou tombés de décrépitude, et pourrissant sur place ; la surface en est couverte d'une épaisse couche de mousse cédant à la moindre pression : par dessous le tronc est vide. Les troncs à demi-pourris servent de sol à de magnifiques touffes de fougères et à des colonies entières de champignons à large chapeau. Tout en serpentant parmi d'énormes blocs de pierre, le sentier tantôt s'abaisse subitement au fond d'un ravin abrupt et pierreux, tantôt s'élève sur un rocher presque vertical... A droite et à gauche, entre les arbres on aperçoit de gigantesques troncs, couverts d'une vieille mousse brune. De loin ils ressemblent si bien à des ours, surtout quand on a l'imagination frappée des récits habituels des guides, qu'on met involontairement la main à son révolver. Quelquefois la forêt est interrompue par un marais où les chevaux enfoncent jusqu'au-dessus des genoux, ou bien ce sont des fossés à franchir, vu que l'épaisseur de la forêt ne permet en aucune façon de faire un détour...

Mieux vaut toujours chevaucher par un sentier, quelque étroit et encombré d'arbres renversés par le vent qu'il puisse être, que de se traîner par un marais fangeux et couvert de mousse. Les marais d'ici sont dans la plupart des cas le fond d'anciens lacs, envahis peu à peu par les mousses qui finissent par occuper toute la surface de l'eau ; tout en s'épaississant, elles forment une puissante couverture mouvante, dans laquelle il ne reste des places découvertes qu'aux endroits les plus profonds, appelées ici « fenêtres » ; à travers ces fondrières prêtes à engloutir tout ce qui y pose le pied, on trouve par-ci par-là des espèces de ponts, faits de troncs d'arbres jetés

en travers sans aucun ordre : n'étant aucunement reliés entre eux, ils se déplacent et s'inclinent dans le sol mouvant, ou s'enfoncent sous le poids du cheval. Souvent ces ponts-là sont si mauvais



Une vue de l'Oural septentrional

qu'il faut les franchir à pied en marchant le long d'un tronc, et laisser les chevaux les traverser comme il leur plaît ; il n'y a en effet que les chevaux du pays qui puissent marcher avec une telle adresse le long d'une poutre en de pareils endroits. Par la pluie

c'est encore pire, vu que piétons et chevaux glissent et trébuchent sur ces troncs lisses, et finissent bon gré mal gré par faire un plongeon dans la vase visqueuse...

Ce qui frappe surtout dans les forêts de l'Oural, c'est un silence de mort; pas un son !... Pas un cri d'oiseau !... Ce silence, ainsi que le crépuscule perpétuel qui règne sous les vastes branchages, remplit l'âme d'une sorte de terreur ; aussi le voyageur est-il on ne peut plus aise, quand, au sortir de l'épaisseur des bois, il aperçoit des « maisons d'hiver ». Les habitants de ces huttes, infectes et enfumées, sont en quelque sorte les bienfaiteurs de ces forêts sans limites. Quels amis ils sont pour le voyageur, surtout par un temps d'automne pluvieux, lorsque l'air est plein de bruine et qu'un vent glacial vous engourdit ! Ces huttes doivent leur origine aux chercheurs d'or qui les ont abandonnées en quittant ces lieux: elles deviennent alors le refuge constant de chasseurs de profession, faisant commerce de peaux d'ours et se nourrissant de chair d'élan.

D'après cette description, il semble que la traversée d'un pareil pays par une voie commerciale offre d'insurmontables difficultés. Et cependant croirait-on qu'en ces dernières années un riche philantrope sibérien, M. Sibiriakoff, ait fait construire à ses frais, pour une somme de 70,000 roubles, une route carrossable qui relie les bassins de l'Ob inférieur et de la Petchora?

Un philantrope, ai-je dit ; car le but de cette route est de porter dans le Nord de la Russie d'Europe les blés à bon marché des gouvernements de Tobolsk, Tomsk, etc. D'un côté la disette, de l'autre l'excès de production. Les ingénieurs russes ont su trouver un tracé relativement commode dans une coupure de la chaîne; la seule grosse difficulté qu'ils aient eu à vaincre a été le passage d'un marais fangeux, profond, qu'il a fallu franchir à l'aide d'une sorte de remblai formé par des troncs de bouleaux accumulés par milliers; sur cet entassement de troncs d'arbres empruntés aux forêts vierges du voisinage, un plancher de bois a été cloué, et l'obstacle s'est trouvé vaincu. On passe et on passera pendant des années et des années, sans l'entretenir peut-être, sur ce pont d'un nouveau genre ; un obstacle de cette nature ne saurait arrêter les Russes.

L'Oural central et l'étang de Verkh-Icet

L'Oural moyen, compris entre les sources de la Petchora et la limite des gouvernements d'Oufa et d'Orenbourg, est la région des minerais et des métaux ; on l'appelle l'Oural métallifère. Dans cette partie de la chaîne se rencontre la plus basse dépression [1]; l'Oural perd même l'aspect d'une ligne de montagnes : ici se suivent des rangées de collines s'élevant à 200 ou 300 mètres au-dessus de la plaine, et la base de ce faible soulèvement a une telle largenr que l'inclinaison des deux versants est peu sensible. En montant du côté de l'Europe sur le faîte, dont la hauteur absolue n'est que de 360 mètres, on ne croit pas avoir quitté la plaine ; les montagnes n'apparaissent que sous l'aspect de faibles dentelures bleuâtres dans le lointain. Du côté de l'Asie la pente est encore moins accusée ; elle commence à 80 verstes de la ligne de partage et là il n'y a pas de crête, il existe un simple dos.

Cette région centrale de la chaîne est en grande partie caractérisée par une abondance de lacs, lesquels, d'après leur situation, peuvent être divisés en trois groupes : lacs de montagne, lacs de plaine et lacs de steppe. Ces derniers sont pour la plupart peu profonds, limoneux et rarement reliés entre eux. Les lacs, au contraire, qui sont situés le long de la chaîne et dans les montagnes mêmes, ont une profondeur très considérable tout en atteignant une circonférence de plusieurs dizaines de verstes, et sont fréquemment reliés entre eux. Ces lacs sont utilisés par l'homme comme étangs de réserve pour les fonderies de fer. C'est surtout dans la partie Sud-Est de la région transouralienne qu'il y a beaucoup de lacs, — plusieurs centaines peut-être ; l'espace qu'ils occupent est plus considérable que celui de terre ferme qu'ils laissent entre eux ; ils sont dispersés sur une étendue de plus de 2,000 verstes carrées. D'autres réservoirs naturels sont situés dans la chaîne même, le plus souvent sur la ligne de partage des eaux, et donnent naissance à d'innombrables rivières.

[1] Altitudes de l'Oural moyen :

Dénejkine-kamen.	1633 m.
Konjakovski-kamen.	1462 »
Blagodat	462 »
Passage d'Ekatérinebourg	360 »

A la limite des gouvernements d'Orenbourg et d'Oufa, commence la région de l'Oural du Sud, où l'on observe dès l'abord un exhaussement rapide des montagnes [1]. Ici la chaîne émet à partir du vaste massif du Iurma plusieurs chaînons disposés en éventail et coupés de vallées longitudinales très pittoresques, servant de lits à de jolis torrents. Mais gardez-vous de cette belle nature.

Le massif du Iurma se nomme dans l'idiôme des indigènes bachkirs « *Iurim* » c'est-à-dire « n'y va pas ».

Son ascension est en effet des plus pénibles, à cause de marais profonds, situés dans d'épaisses forêts. La présence de ces marais dangereux caractérise toute cette partie de la chaîne : la vallée qui sépare le Iurma du Taganaï est à ce point boisée et marécageuse qu'on ne peut guère se représenter à quel point ces lieux sont sauvages..... Forêts inextricables, marécages encombrés par des monceaux de pierres éboulées à contours aigus, ou par des amas énormes d'arbres renversés, souvent entièrement pourris et portant les traces des ours, le tout recouvert d'une mousse fallacieuse, voilà ce que trouve l'observateur dans ces solitudes. La difficulté des excursions en de telles conditions est compensée, je le répète, sous le rapport de l'esthétique : partout des paysages splendides, des contrastes frappants entre les crêtes rocheuses et les vallées boisées, tous les accidents de terrain possibles..... Que de séductions pour un alpiniste !

Il faudrait raconter ici l'ascension de l'Iremel par le général Hoffmann : l'audacieux touriste dut franchir des marais où son cheval enfonçait jusqu'au ventre. Mais abrégeons.

La conclusion de cette esquisse est que l'Oural central offre seul des avenues commodes pour relier la Russie européenne et la Sibérie. La route Sibiriakoff est située beaucoup trop au Nord pour jouer un rôle vraiment important au point de vue du transit entre l'Europe et l'Asie. D'autre part, un simple coup d'œil jeté sur la carte montre

[1] Altitudes de l'Oural Méridional :

Iremel.	1692 m.
Iurma.	1051 »
Taganaï.	1049 »
Aktouba.	792 »

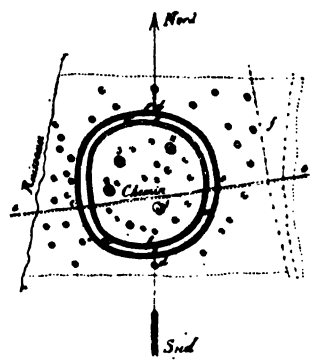
suffisamment que la route d'Orenbourg décrit un contour trop long au Sud de l'Oural méridional pour conduire rapidement ailleurs qu'en Asie centrale.

VOIES DE COMMUNICATION ACTUELLES ENTRE LA SIBÉRIE ET L'EUROPE

Déjà plusieurs routes de terre traversent cette région de l'Oural central dont Malakhoff n'a peut-être pas raison d'attribuer l'aplatissement à l'action des agents atmosphériques (dénudation).

Il y a aussi un chemin de fer.

Ce chemin de fer d'une longueur d'environ 850 kilomètres relie le bassin du Volga et le bassin de l'Ob en passant par les villes de Perm, Nijni-Taghilsk, Ekatérinebourg, Kamychloff et Tiumen. Il constitue actuellement la seule voie rapide pour se rendre de Pétersbourg, Moscou, Nijni-Novgorod, en Sibérie occidentale. A Nijni, le voyageur quittant le chemin de fer de Moscou, s'embarque sur un bateau à vapeur qui descend le Volga jusqu'à son confluent avec la Kama, puis remonte la Kama jusqu'à Perm ; cette navigation de 1,488 verstes demande quatre jours dans le sens Nijni-Perm, trois jours dans le sens contraire.



TUMULUS TCHOUDES DANS L'OURAL

Le chemin de fer le conduit ensuite de Perm à Tiumen en trente-six heures.

Puis, suivant l'époque de l'année, il faut prendre l'un des itinéraires suivants.

1° De mai à septembre, pendant la belle saison, vous vous embarquez sur un bateau à vapeur qui descend la Toura, le Tobol et l'Irtych, jusqu'à son confluent avec l'Ob, puis remonte l'Ob et son affluent, le Tom, jusqu'à la ville de Tomsk, l'un des trois centres les plus importants de la Sibérie.

Cette navigation, qui mesure effectivement plus de 2,500 verstes,

mais ne se compte sur les itinéraires que pour 2,190 verstes, demande à peu près neuf jours dans le sens Tiumen-Tomsk, dix jours dans le sens contraire.

2° Dans la période de sept mois (octobre-avril), durant laquelle la navigation fluviale est interrompue, vous devez prendre la grande route de terre, le *trakt* postal *suivi en toute saison* par la poste, et qui va de Tiumen à Tomsk, en passant par Omsk, capitale du gouvernement général des Steppes.

La distance de Tiumen à Omsk est de 632 verstes (la verste vaut 1,067 mètres); celle d'Omsk à Tomsk est de 877 verstes; au total 1,509 verstes (1,610 kilomètres). Ce trajet, pour la Sibérie, n'est pas exorbitant : nous en verrons bien d'autres!

Le chemin de fer de Perm à Tiumen est doublé par une bonne route de terre, bien plus ancienne que lui, du reste, et qui traverse les mêmes villes. Bien qu'elle franchisse la chaîne suivant un autre tracé, son importance est indiscutable.

La seconde route carrossable de l'Oural central franchit les montagnes à la brèche de Zlataoust, au pied du Taganaï, et se dirige droit sur Omsk, où elle rejoint la précédente.

Le réseau ferré de la Russie d'Europe vient d'être poussé jusqu'à cette petite ville de Zlataoust, en passant par Samara et Oufa. Samara est un port du Volga; les bateaux à vapeur de Nijni-Novgorod y conduisent, comme à Perm, et même beaucoup plus vite.

Il faut à peu près le même temps pour aller en chemin de fer de Samara à Zlataoust que de Perm à Tiumen (trente-six heures).

Mais de Tiumen la distance à Omsk n'est que de 632 verstes; de Zlataoust, elle approche de 850 verstes.

Telles sont, à l'heure présente, les voies de communication les plus suivies pour se rendre d'un versant à l'autre de la chaîne ouralienne. Cette nomenclature sera complète quand nous aurons dit deux mots de la voie d'Orenbourg : il est possible d'aller de cette ville, point terminus des chemins de fer russes dans la direction des steppes kirghizes, à Omsk, par une route dont la longueur mesure 1,540 verstes. Naturellement elle est peu fréquentée. C'est par l'Oural moyen que se font à peu près tous les échanges.

C'est aussi dans cette partie de la chaîne, dite l'Oural métallifère, que la nature a placé en plus grande abondance les trésors auxquels la Sibérie devra son développement prochain.

Il ne s'agit pas de mines d'or ; je veux parler du fer.

RECHERCHES ARCHÉOLOGIQUES DANS L'OURAL

Dès la plus haute antiquité, cette région ouralienne qui forme comme une porte entre l'Europe et l'Asie, a nourri des habitants.

« L'homme, trouvant cette contrée agréable, s'y fixa à une époque fort reculée, et, dans la phase primitive de son développement, se contenta d'abord des roches de l'Oural pour fabriquer les armes dont il avait besoin ; puis plus tard il en arriva à l'art d'exploiter le minerai et d'en extraire les métaux. Des vestiges d'anciennes mines, dites mines des Tchoudes, et d'autres monuments de la même époque sont répandus dans tout l'Oural [1]. »

Malakhoff écrit ailleurs :

« Sur toute son étendue, à partir des rives de l'Océan Glacial jusqu'aux steppes voisines de la mer Caspienne, où ils vont en s'abaissant par degrés jusqu'à former une plaine élevée, puis à se perdre dans les steppes, les monts Oural contiennent dans leurs puissantes formations calcaires un grand nombre de cavernes.

« Parmi les habitants actuels de l'Oural se sont conservées jusqu'ici des traditions, d'après lesquelles les cavernes auraient été habitées dans les temps anciens, traditions recueillies par les voyageurs qui ont visité cette contrée le siècle passé. Des témoignages écrits encore plus anciens sont consignés dans d'anciens manuscrits arabes qui disent que les cavernes de l'Oural et des contrées adjacentes étaient habitées par des troglodytes. »

Chose certaine, en effet, les outils correspondant aux deux périodes de l'âge de la pierre (période de la pierre taillée — la plus ancienne — et période de la pierre polie) se rencontrent en abondance dans

[1] Malakhoff, *Mémoire cité.*

les tourbières de l'Oural ou dans la couche arable des champs. Ce pays était donc habité aux temps préhistoriques. Mais on n'en sait pas plus sur ces époques lointaines, dont la date même ne saurait être calculée scientifiquement.

Les objets remontant à l'âge de la pierre ne sont pas les seules trouvailles à signaler dans la région ouralienne. Le savant M. Clerc, dont nous avons déjà prononcé le nom, vous fera voir une idole bouddhique découverte, il y a une trentaine d'années, à 14 mètres de profondeur, dans un placer aurifère du district de Troïtsk (gouvernement d'Orenbourg).

Idole bouddhique

Cette statuette dont la hauteur est de 158 millimètres[1] est faite d'un alliage de cuivre (69 p. 100) et de zinc (31 p. 100) ayant une couleur bronzée; elle a été coulée, nous apprend M. Clerc, puis finie au ciseau; le côté antérieur porte beaucoup d'incrustations, probablement en argent; on remarque des traces de dorure.

« La tête est grande, le visage rond et large; les yeux droits avec des paupières inférieures larges et en argent; le nez bombé dès la racine, mais pas grand, a peine plus long que les lèvres; bouche large, dont les coins se trouvent sur la même ligne que les pupilles; lèvres épaisses; expression du visage bienveillante et gaie; sur le front est incrustée une lamelle d'argent depuis les cheveux jusqu'à la hauteur des sourcils.

« Sur la tête se trouve une mitre avec trois lamelles incrustées divergeant comme des rayons, et au dessus un pommeau annelé.

« Les seins sont très proéminents, avec des incrustations au lieu de

[1] Hauteur du socle, 0m,215. — Hauteur de la figure, 0m,098.

tétons; sur le cou et la poitrine est suspendu un collier (lamelle d'argent ornementée). Le ventre n'est pas gros, avec un nombril apparent; la taille est svelte, élégante.

« Elle a deux paires de bras: la main droite supérieure tient un glaive droit, large et ornementé, passant derrière la tête; la main droite inférieure enfonce une grosse et large lance dans le dos d'un animal semblable à un bœuf, agenouillé, la tête baissée, devant la divinité dont le pied droit, appuyé sur le croupion, maintient l'animal dans cette posture.

« La main gauche supérieure tient une espèce de sceptre, qu'on pourrait prendre aussi pour un pilon ou pour une clochette à manche; la main gauche inférieure tient par son long bonnet conique ou par sa chevelure par trop abondante, un petit homme agenouillé sur la nuque du susdit bœuf. — Sur le front et sur la cuisse droite du bœuf se trouvent des incrustations.

« Le bas-ventre de la déesse est couvert d'une large ceinture, dont le bout (?) descend à côté de la lance sur le dos du bœuf. Sur la ceinture sont appliquées des lamelles d'argent, de même que sur les jambes, où elles forment des espèces de guêtres. — Aux deux pieds le pouce est plus court que les autres doigts.

« Derrière le bœuf, s'élance un petit lion (?).

« Tout le cadre et le piédestal (trône?) sont enjolivés de divers ornements, dont quelques-uns forment peut-être une inscription. »

D'autres trouvailles curieuses méritent d'être mentionnées.

Un anneau de cou tchoude, en argent forgé (88 pour 100 d'argent pur); « il est orné sur les côtés d'une rainure en spirale serrée; les deux bouts et le milieu sont lisses et plus minces; les bouts sont des espèces de boutons carrés à coins tronqués et présentant en dessus une pyramide écrasée. » Il pèse environ une demi-livre russe (200 grammes).

Un hameçon tchoude en cuivre rouge forgé, présentant un élargissement au lieu de double crochet;

Une bague en cuivre rouge, sur laquelle devait être montée quelque pierre; et de nombreux objets de l'âge du bronze.

M. Zyrianoff a fait une étude particulière des vestiges assez nom-

breux que ces peuples inconnus, désignés sous le nom de Tchoudes, ont laissés dans l'Oural.

« Le district de Chadrinsk, comme celui d'Yaloutorovsk, abonde sur plusieurs points en tumulus et forts anciens, dispersés sur les terres de presque tous les bailliages et surtout dans les vallées et sur les hauteurs le long des rivières Icet, Tetcha, Miass et Tobol. Les tumulus se ressemblent tous : c'est toujours une éminence avec un cône de terre apportée, mais leur forme et leurs dimensions sont variables... Il y a en outre des forts avec remparts et fossés... »

Quelle est l'ancienneté de ces tumulus ? — « Ni les archives ni les traditions locales n'en font mention que pour les attribuer aux *Tchoudes*, qui les auraient élevés à l'apparition des premiers pionniers du christianisme ; pour se cacher devant ceux-ci, ils se seraient enterrés eux-mêmes dans des souterrains dont ils auraient enlevé les étais après s'y être enfermés. Voilà ce qui fait donner généralement par le peuple aux tumulus le nom de *tombeaux des Tchoudes* et les rend un appât pour les chercheurs de trésors, persuadés qu'il y a là des richesses que les Tchoudes auraient enfouies avec eux sous les monticules et les remblais. »

M. Zyrianoff décrit un fort tchoude dans lequel il a opéré des fouilles et trouvé, comme dans la plupart des tumulus ouraliens, des squelettes humains — généralement mal conservés — et un assez grand nombre de différents objets (fragments de poteries d'argile, grossiers couteaux et poignards de fer, à poignée recourbée, fers de piques et de lances dont la hampe était pourrie, pointes de flèches du même métal, etc.).

« Un grand pot de terre à fond rond, qui était posé l'ouverture en bas, plein de cendres d'herbes brûlées et de terre fine aussi brûlée, mérite une mention spéciale. Un petit pot de la même forme, plein de cendres d'herbes, était à l'intérieur du grand... »

Citons aussi « une figure en cuivre, avec des yeux, des oreilles, une bouche et deux cornes de chèvre, représentant quelque divinité païenne... »

On peut conclure de ces recherches, que les plus gros tumulus appartenaient aux grands personnages, tandis que les tombeaux ordinaires étaient ceux des pauvres, des simples soldats

« Mais quelle était l'importance et la destination des forts (gorodichtcha) ? C'est ce qu'on ne saurait dire, vu que leur caractère et leur structure sont tout autres que ceux des tumulus, et que les remparts et les fossés leur donnent plutôt le type de fortifications que celui de constructions temporaires. Ces enceintes sont pour moi une énigme et devaient servir à la défense, mais de qui et quand ? »

M. Zyrianoff ne se prononce pas.

La terre dont sont formés le fort et les tumulus dont nous donnons le plan « s'est presque entièrement éboulée ; mais toujours est-il qu'on peut distinguer le fossé et les remparts dont il était entouré, ainsi que les monticules des tumulus... La surface occupée par ceux-ci est découverte, sablonneuse, exposée à toutes les intempéries des saisons. »

Voici les dimensions du fort et des tumulus en question :

a-a fossé ; circonférence 359 mètres.
b-b remparts éboulés ; largeur à la base 2,9—3,5 mètres.
c-c diamètre 131 mètres.
d-d » 127 »

Dimensions des tumulus en mètres :

N° 1	largeur 23,	longueur 19,	circonférence 72,	hauteur 0,70
2	19	17	68	»
3	17	15	61	»
4	19	15	56	»

Sur d'autres points, le même archéologue a mesuré des hauteurs bien plus fortes pour les tumulus tchoudes ; le maximum observé est de 3m,20. En général leur élévation, que l'action des agents atmosphériques diminue progressivement, varie entre 1 mètre et 2 mètres.

L'INDUSTRIE DU FER DANS L'OURAL

Arrivons aux temps historiques.

« Les premiers siècles de l'ère historique ne nous ont laissé aucune donnée certaine sur l'état de l'exploitation des mines de

l'Oural; seul un fragment de la *Chronique de Nestor*, en l'année 1096, semble indiquer les premiers rapports des braves Novgorodiens qui, au XIe siècle, auraient inauguré un commerce d'échange avec les aborigènes, les Iurghes. « Où la lune sort de la mer sont des montagnes qui s'élèvent jusqu'au ciel et dans ces montagnes règne un bruit de cris et de paroles, et on creuse dans la montagne afin de s'y enfoncer, et dans cette montagne on a percé une petite fenêtre (ouverture), et des gens y parlent, dont on ne comprend pas le langage, mais ils montrent du fer et font signe de la main, demandant du fer, et à celui qui leur donne soit un couteau, soit une hache, ils donnent des fourrures en échange. »

Les richesses minérales du pays n'échappèrent pas à l'attention des nouveaux venus, qui ne tardèrent pas à s'occuper de leur exploitation. Peu à peu s'organisèrent des mines et des fonderies. Le fer surtout abondait, et cette circonstance facilita grandement les premiers pas de la race russe, car « ce n'est pas sans raison que les historiens de la civilisation placent le commencement de la culture actuelle à l'époque de la découverte du fer. »

« Or les richesses de l'Oural en minerais de fer sont si considérables qu'il serait en état de satisfaire aux besoins de toute la Russie, même au quintuple; ainsi les monts Vyçokaïa et Blagodat, ces deux gisements les plus exploités de fer oxydulé magnétique, peuvent en fournir pendant des siècles. La nature a donné à l'Oural tout ce qu'il faut pour la mise en œuvre de ses richesses en minerais : les forêts, bien qu'autrefois assez mal entretenues, offrent encore une quantité immense de combustible, et les gisements de charbon de terre, découverts ces dernières années sur les deux versants, assurent pour longtemps les besoins des fonderies.

« C'est ainsi que l'Oural, grâce à son abondance en minerais et en combustible, devint, dès l'origine de l'industrie métallurgique dans notre pays, le centre principal de son développement. » (Malakhoff.)

Donnons ici quelques chiffres.

En 1885, l'Oural possédait 59 usines produisant le fer ou l'acier, 61 hauts-fourneaux à air froid, 43 hauts-fourneaux à air chaud,

Dans la même année, la production de la fonte atteignit :

1° Dans les usines de la Couronne.	3.225.048 pouds
2° Dans les usines privées.	18.366.401 »
TOTAL.	21.591.449 pouds[1]
Le total de la production de fonte pour la Russie entière s'était élevé cette année-là au chiffre de	32.205.504 »

Ainsi la production ouralienne dépassait alors les deux tiers de la production totale de l'empire russe. Jusqu'au milieu de ce siècle elle atteignait les quatre cinquièmes.

Depuis 1885, sans perdre de son importance absolue, elle a perdu de sa valeur relative par suite de la création de nouvelles industries en Pologne et surtout dans le gouvernement d'Ekatérinoslav; mais au point de vue du développement futur de la Sibérie — le seul qui nous occupe dans cette étude, — il nous suffit de savoir que l'Oural renferme des ressources pour ainsi dire inépuisables.

Passons à la production du fer ouralien — toujours en 1885 :

Les usines de la Couronne ont fabriqué	897.810 pouds
Les usines privées.	11.143.933 »
TOTAL.	12.041.743 pouds
Pour la Russie entière la production a été de.	22.117.284 »

Ainsi le fer de l'Oural entre dans le compte général pour plus de la moitié.

Enfin, l'acier :

Les usines de la Couronne ont donné en 1885.	220.173 pouds
Les usines privées	1.915.600 »
TOTAL.	2.135.773 pouds
La production totale de l'Empire s'est élevée à.	11.776.277 »

L'appoint de l'Oural n'est donc que du cinquième, mais quels progrès réalisés dans ces dernières années pour cette fabrication qui exige un outillage spécial!

En 1876, l'Oural fabriquait 278,459 pouds d'acier; l'année suivante, ce chiffre saute brusquement à 929,239 pouds; un an plus tard, il se double encore (1,796,772 pouds).

[1] Le poud pèse 16 kilogs 240.

Deux grandes usines ouraliennes fabriquent les rails d'acier Bessemer :

1° Celle de Nijni-Salda, propriété de M. Demidoff San-Donato, et située près du chemin de fer de Perm à Ekatérinebourg, a fabriqué en 1885 . 773.216 pouds
2° Celle de Kataf-Ivanovski, propriété du prince Béloselsky-Béloziersky et située dans le gouvernement d'Oufa, sur la ligne ferrée Oufa-Zlataoust, a fabriqué dans la même année. . . 602.993 »

Retenons bien ces chiffres dont la haute signification apparaîtra plus loin.

Quant aux autres usines, de fonte ou de fer, en donnerai-je la liste? Ce serait un peu long[1]... Pour permettre au lecteur de se faire une idée juste de la physionomie de ces exploitations, je préfère lui offrir une promenade dans la principale d'entre elles, Nijni-Taghilsk; nous y ferons moins de science pure que de philosophie pratique, et les pages suivantes, sauf respect, pourraient être dédiées à Sa Majesté l'empereur Guillaume II, ne fût-ce que pour lui apprendre à quel point il a sagement fait de ne pas convier le gouvernement russe à sa fameuse conférence ouvrière de Berlin. S'il a jugé que la Russie, n'étant pas une nation industrielle, ne devait avoir nul souci du sort des ouvriers, il s'est trompé; s'il a jugé qu'elle n'avait nulle leçon à recevoir des docteurs allemands ès socialisme, il a eu raison.

NIJNI-TAGHILSK

Le district minier de Taghilsk, cadeau de Pierre le Grand au premier Demidoff, a une superficie de 650,000 déciatines; la déciatine

[1] Il existe dans l'Oural beaucoup d'usines préparant le fer marchand, la tôle ordinaire et la tôle pour toitures; leur nomenclature offre moins d'intérêt au point de vue de la construction du chemin de fer transsibérien.

La compagnie franco-russe de l'Oural, ayant son siège dans les propriétés du prince Galitzine, non loin de Perm, doit être rangée dans cette catégorie. Elle ne fournit actuellement aucune compagnie de chemins de fer. Ses usines sont au nombre de deux :

Tchoussavskoï (15 fours à puddler, 2 forges, 3 machines à vapeur, 2 laminoirs);

Nytoinski (2 fours à puddler, 2 forges, 8 forges pour recuire la tôle, 5 roues hydrauliques, 7 laminoirs).

Ces deux usines ont produit ensemble, en 1885, 332,685 pouds de tôles.

géométrique valant 10,925 mètres carrés, cela fait quelque chose comme 700,000 hectares.

A côté de ce district, sur le versant occidental de l'Oural, se trouve le district industriel de Lounievka, riche en charbon ; il appartient aussi à la famille Demidoff et sa surface est de 200,000 déciatines.

Mettons pour les deux districts réunis une superficie de 900,000 950,000 hectares — deux bons départements français!

Sur cet immense domaine fonctionnent une dizaine d'usines, soit de fer, soit de cuivre — car le cuivre se rencontre aussi dans la région

Une vue de Nijni-Taghilsk

ouralienne, ainsi que plusieurs autres métaux, le platine, l'or, etc.

Tous les gisements connus ne sont pas exploités, soit à cause des distances et des difficultés de transports, soit en vertu de l'apathie qui résulte d'un excès de richesse.

Il existe même des gisements de plomb argentifère que le hasard a fait découvrir et qui n'ont pas encore été l'objet de recherches scientifiques.

Non seulement les Demidoff sont propriétaires du sol; ils ont aussi le monopole de toutes les exploitations possibles sur l'étendue énorme qui leur appartient. Leur unique obligation est de donner du travail ou des terres aux familles issues des serfs de leurs ancêtres (*krepasnoï demidovski*). Cet état de choses n'est pas fait pour encou-

rager les chercheurs, qui n'auraient aucune espèce de droits sur leurs trouvailles.

Vouya, Taghilsk, Verkhné-Salda, Nijni-Salda, Laya, Tchorno-Istotchinsk, Vicimo-Outkinsk, Vicimo-Chaïtansk, Nikitinsk, Alexandrovsk, tels sont les noms de ces établissements : pas tous commodes à prononcer ni à retenir [1].

Mais n'entrons pas dans les détails et contentons-nous de connaître la production moyenne annuelle, par nature de marchandises, de ces usines qui font la fortune d'un homme — aujourd'hui presque un adolescent :

	Poids en pouds
Minerai de fer	4.000.000
Minerai de cuivre	2.500.000
Or	15
Platine	90
Fonte	2.000.000
Fer	875.000
Rails d'acier	750.000
Acier cémenté	35.000
Acier pour instruments et ressorts	6.000
Cuivre	51.500

Cette production est le fruit du travail de 15,000 ouvriers occupés 300 jours par an ; en comptant ceux qui ne travaillent qu'une partie de l'année, le nombre total s'élève jusqu'à 22,000.

Il y a en outre 986 employés de tout rang pour l'administration, la direction, la surveillance, etc.

Comment sont traités les ouvriers?

Autant que possible ils sont payés à la tâche, par poud de travail effectué. Les maîtres-ouvriers gagnent de 1 à 2 roubles par jour. Les sous-maîtres, de 75 kopeks à 1 rouble.

Les ouvriers ordinaires gagnent 50 kopeks, dans les usines ; 80 kopeks, dans les mines.

Les hommes de peine (journaliers) reçoivent de 30 à 40 kopeks ; les enfants (*malotetki*) de 15 à 20 kopeks.

[1] Dieu me préserve de plaisanteries déplacées! Mais tout de même la langue russe renferme quelques noms propres qui font le désespoir des étrangers.
En voici deux échantillons :

Tcherezzabornaniabovzeransky,
Tcherezbroukhodoniababerouchensky.

Ici le rouble doit être considéré comme ayant réellement sa valeur nominale de 4 francs. Il en est de même pour toute la Sibérie.

La dépense totale pour les deux districts métallurgiques de Taghilsk et de Lounievski s'élève annuellement à 3 millions et demi de roubles.

Le revenu *net* des exploitations métallurgiques de toute espèce atteint au total un million de roubles (28,57 pour 100).

Les usines ont cependant au compte de leur budget plusieurs charges très lourdes :

1° *Hôpitaux.* — Il existe à Taghilsk un hôpital central de 30 lits (au besoin 50) pour tout le district, avec 1 médecin en chef et 4 aides-médecins. Il y a aussi un hôpital à Nijni-Salda (de 5 à 10 lits).

Une vue de Nijni-Taghilsk

Dans toutes les autres mines ou usines se trouve un aide-médecin qui donne les premiers secours aux ouvriers et aux habitants, et envoie à l'hôpital de Taghilsk les malades gravement atteints.

Le service de santé, y compris les médicaments, l'entretien des hôpitaux, etc., coûte 25,000 roubles par an.

Pour le district de Lounievski, on compte 1 médecin, 3 aides-médecins, 2 petits hôpitaux. La dépense est de 8,000 roubles par an.

2° *Ecoles.* — Il existe pour les garçons :

Une école primaire à Taghilsk (35,000 habitants);

Une autre école primaire à Nijni-Salda (environ 10,000 habitants);

Une école professionnelle à Taghilsk (les ingénieurs sont les professeurs de cette école).

Pour les filles :

Une école primaire et une école secondaire à Taghilsk.

A la tête de toutes ces écoles se trouve un directeur général, petit ministre de l'instruction publique placé lui-même sous la dépendance du chef surprême des exploitations (à l'époque de notre voyage, ce chef suprême était un homme aussi distingué qu'affable, M. Grammatchikoff, ancien *général en chef* des mines de l'Oural, c'est-à-dire ingénieur en chef de l'Etat).

Les écoles réunies comptent 500 élèves, tant garçons que filles.

Les dépenses annuelles s'élèvent à 12,000 roubles.

Bientôt l'instruction sera obligatoire en Russie, car une loi dans ce sens parait être l'indispensable complément de celle qui a réglé récemment le travail des enfants dans les mines et usines et défendu de les accepter avant l'âge de quatorze ans.

Ne pouvant pas être employés, même pour un travail facile, et n'étant pas astreints à suivre une école, ils deviendraient « des vagabonds ». A coup sûr cet état de choses serait plus fâcheux que l'ancien système en vertu duquel ils pouvaient être occupés à des labeurs peu fatigants ; par exemple, à conduire un cheval, ou à jeter de la poussière de charbon entre les plaques de tôle soumises au laminage.

La nouvelle loi limite en outre à huit heures la durée maxima du travail journalier pour les enfants de quatorze à dix-huit ans.

3° *Pensions de retraite.* — Après trente années de services les employés et les ouvriers ont droit à une pension de retraite.

Un règlement détaillé fixe la détermination de ces pensions.

Les ouvriers reçoivent une pension mensuelle de 1 rouble et demi (6 fr.) à 2 roubles et demi (10 fr.); elle représente environ la quinzième partie de leur salaire.

Les employés reçoivent le tiers de leurs appointements des cinq dernières années.

Les employés ou ouvriers qui se retirent après ving-neuf ans de services ou de travail n'ont droit à aucune pension, sauf le cas de blessures entraînant l'incapacité de travail. L'agent ou l'ouvrier blessé grièvement est pensionné, quelle que soit la durée de ses services.

S'il meurt, la veuve reçoit la moitié de sa pension.

En cas de mort de la veuve, cette moitié est reportée aux enfants.

La dépense pour les pensions s'élève à 40,000 roubles par an.

4° *Clergé.* — L'entretien des églises est à la charge des habitants. Mais les appointements du clergé sont payés par les usines, ainsi que cela se passait avant l'affranchissement des serfs (1861); le prince Demidoff (mort il y a quelques années) a fait cette concession à titre gracieux. Il en résulte une dépense annuelle d'environ 10,000 roubles. Chaque usine possède une ou deux églises; la ville de Taghilsk en compte cinq pour une population de 35,000 âmes. Ce serait peut-être beaucoup en France; c'est très peu pour la Russie.

5° *Entretien des chemins.* — Il est assez naturel que l'entretien des chemins qui relient entre elles les mines et les usines soient à la charge de celles-ci. Cet entretien se fait au moyen de scories de fer et surtout de cuivre; la dépense qu'il entraîne n'est pas très élevée.

MINES DE TAGHILSK

Allons faire un tour dans la mine de fer, puis dans celle de cuivre.

La mine de fer de *Vouissokogarski* ou de la Haute-Montagne se compose de deux fosses mesurant : la plus grande, 400 mètres de longueur, 300 mètres de largeur, 40 mètres de profondeur; l'autre, 300 mètres de longueur, 100 mètres de largeur et 25 mètres de profondeur. Il va sans dire que ces chiffres sont approximatifs.

Une sorte de remblai naturel sépare les deux fosses; du haut de ce remblai on jouit d'un panorama saisissant des deux exploitations.

L'exploitation a lieu par échelons de 2 sagènes ($4^m,26$) de hauteur; dans la grande fosse, le minerai de fer magnétique est recouvert d'une couche d'argile assez épaisse; au contraire, le front de la petite fosse présente complètement à nu le minerai pur, sur une longueur de 150 mètres et une hauteur moyenne de 30 mètres. C'est une vraie montagne de fer dont la puissance est pour ainsi dire indéfinie, puisqu'on ne prévoit pas son épuisement avant trois ou quatre siècles.

On extrait annuellement de ces mines plus de 3 millions de pouds de minerai (environ 50,000 tonnes), donnant une moyenne de 30 à

35,000 tonnes de fer métallique. Encore l'exploitation Demidoff n'est-elle pas la seule : la montagne, sur son autre versant, est attaquée par d'autres propriétaires.

La première qualité de minerai contient de 65 à 70 pour 100 de métal; les minerais moins riches renferment de 55 à 65 pour 100. Cette dernière proportion est encore fort belle.

MONTAGNE DE FER A NIJNI-TAGHILSK

Les travaux de ces fosses ayant lieu à découvert sont forcément ralentis en hiver ; cependant ils ne sont pas complètement abandonnés, par la raison qu'on ne refuse jamais de donner du travail aux ouvriers nécessiteux qui en demandent.

La mine de cuivre de *Mednoroudiansk* n'est pas à ciel ouvert comme celle de fer. L'exploitation en est souterraine.

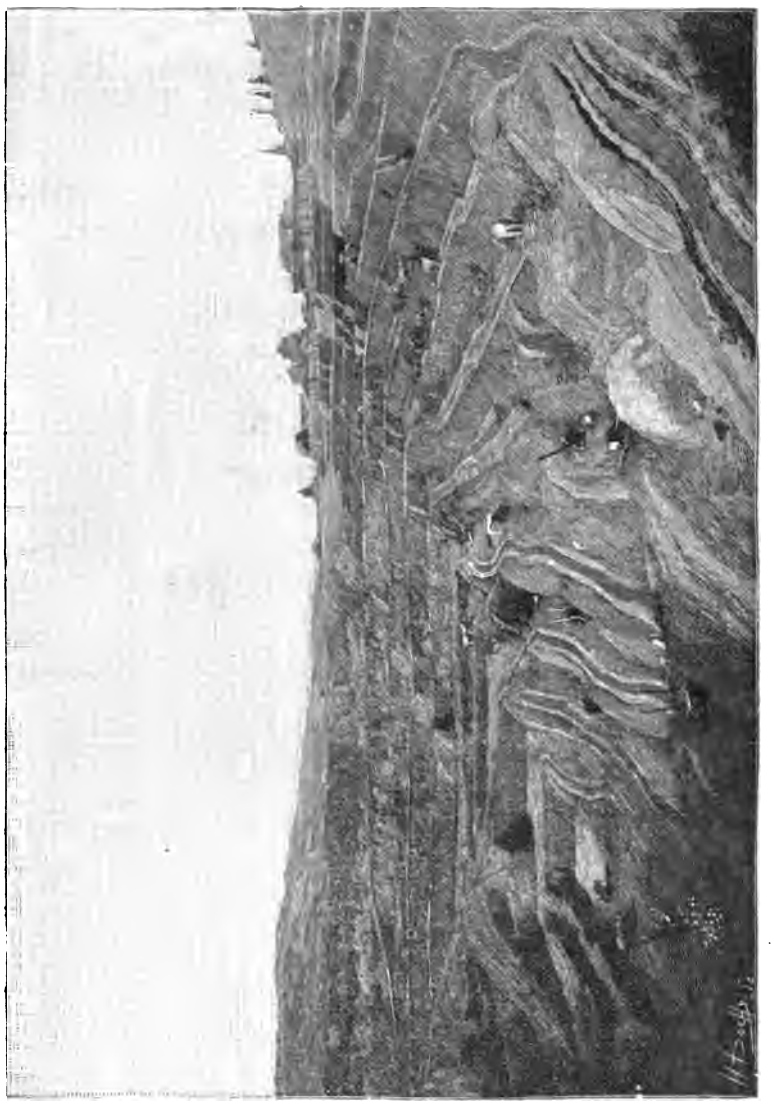
On compte quatre puits d'exploitation ayant les profondeurs de 105, 105, 88 et 97 sagènes (la sagène vaut $2^m,13$) et un puits d'épuisement profond de 93 sagènes.

Le minerai (sulfure et argile cuprifère) est monté dans un wagonnet renfermant 50 pouds. Pendant que ce wagonnet monte avec sa charge, un deuxième wagonnet descend à vide. Aucun ouvrier ne les accompagne ; les signaux de mise en marche sont donnés par une cloche. On peut monter en dix heures jusqu'à 140 wagonnets.

L'exploitation marche jour et nuit, les fêtes exceptées ; elle donne 2 millions et demi à 3 millions de pouds de minerai par an.

Rien de particulier à dire sur les mines de Taghilsk (fer et cuivre), très bien montées du reste.

Du sommet des hauts-fourneaux vous jouissez d'une jolie vue sur



Mine de fer à Nijni-Taghilsk (Grande fosse).

l'étang de Taghilsk, bassin très allongé que les petits remorqueurs à vapeur du service de l'exploitation peuvent remonter sur un parcours d'une vingtaine de verstes ; autour de cet étang, bordé de collines, la cathédrale, les bâtiments de l'Administration centrale — en briques

recouvertes d'un crépissage blanc et d'aspect assez monumental — l'hôpital, les maisons en bois du faubourg de Taghilsk avec une jolie église au sommet d'une petite montagne, une troisième église ou chapelle couronnant une troisième hauteur, tout cela forme un panorama intéressant et bien vivant. La population groupée dans ce centre industriel, le plus considérable de l'Oural, dépasse 35,000 habitants, et néanmoins il n'est pas encore classé comme *ville*. On y a songé en haut lieu ; mais la municipalité, soucieuse d'éviter à ses administrés la charge des nouveaux impôts qu'eût entraînés cette transformation, a jusqu'à ce jour éludé les offres du gouvernement, et Taghilsk est resté simple *village*.

Saluons en passant le beau monument allégorique, élevé à la mémoire du premier Demidoff, et entrons dans le musée de *Vouya*.

Des échantillons curieux des produits de Taghilsk ont été réunis, non loin de l'usine de cuivre, dans un local qui porte ce nom.

Tout en entrant, on peut y voir comment le martelage d'une plaque de fer doux *sans soudure* permet d'obtenir un objet quelconque, par exemple un verre à champagne, un samovar, par l'emploi d'un petit marteau et d'une série de moules.

Comme témoignages de la supériorité des fers ouraliens préparés au bois, on peut citer aussi :

Un nœud fait à *froid* avec un cylindre *plein* de fer doux, mesurant environ 6 centimètres de diamètre ;

Les colonnes qui supportent le plafond : elles se composent de deux tiges carrées en fer doux, de 4 centimètres de côté ; ces tiges ont été tordues à *froid* par le jeu de deux étaus saisissant leurs extrémités ;

Des rails d'acier pliés en forme d'U, les branches de l'U n'étant espacées que de 50 centimètres ;

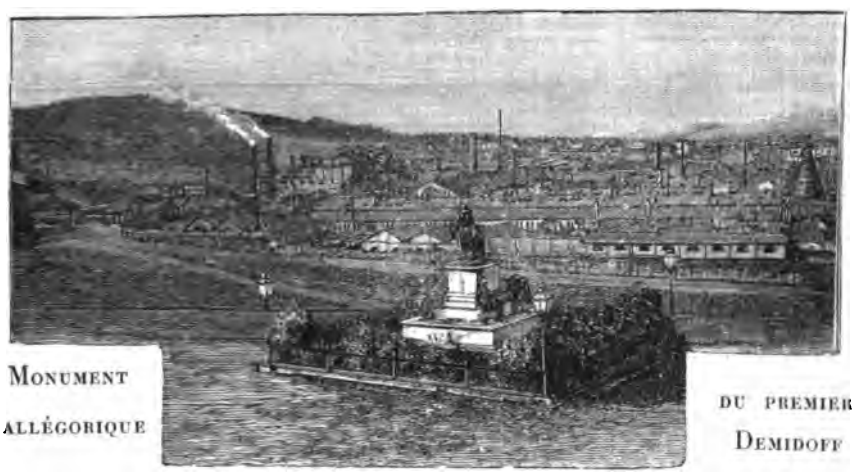
Des barres à section carrée ou circulaire, de $0^m,05$ de côté ou de diamètre, pliées en forme de fer à cheval d'une hauteur d'un mètre.

Ces curiosités figuraient, en 1887, à l'exposition d'Ekatérinebourg. Vous remarquerez aussi :

Un aimant naturel provenant du magnifique gîte de fer de Taghilsk; il supporte un poids de 2 pouds et demi (40 kilog.) ;

Une énorme plaque de cuivre d'une sagène (2m,13) de diamètre ; — les bords n'en sont pas coupés et l'on peut constater que le métal coulé est parfaitement homogène et compact ;

Deux magnifiques échantillons de malachite mêlé à l'argile et à des oxydes de fer ; ils pèsent chacun 5 pouds (80 kilog.). Les morceaux de cette taille se font rares, et le temps est loin où l'on trouva dans les mines de cuivre de Miednoroudiansk, à 40 mètres de profondeur, un bloc de malachite pesant plusieurs milliers de pouds — 40,000, dit la légende ; l'extraction de cette *pierre précieuse* ne put être faite ; il fallut la briser. Le malachite qui, réduit en poudre, donne une couleur vert clair très estimée pour la peinture, et qui



MONUMENT ALLÉGORIQUE DU PREMIER DEMIDOFF

sert aussi à la fabrication d'objets plus ou moins artistiques, mais d'un fort bel aspect, devient malheureusement de plus en plus rare.

Au premier étage du musée de Vouya, vous admirez des échantillons de bois ouraliens ; par exemple, un tronc de pin mesurant 1m,50 de diamètre et accusant trois siècles d'existence ; un tronc de bouleau de 0m,20 de diamètre et de trente ans d'âge ; des seaux imperméables faits en écorce de bouleau et connus en Sibérie sous le nom de *bourak* (ils sont fabriqués par les peuplades aborigènes, Vogouls, Ostiaks, etc.).

Vous notez aussi des cornes de renne (ce quadrupède existe dans le domaine de Taghilsk) ; des échantillons provenant de l'exploitation

d'*Egorschno*, à l'est de l'Oural (aux Demidoff) ; enfin, un motif d'ornementation assez original, qui se reproduit au rez-de-chaussée et ne fait pas mauvais effet : guirlandes de fer, formées de copeaux en spirales dont la longueur atteint plusieurs centaines de mètres.

En sortant, le visiteur est prié d'inscrire son nom sur un registre dont l'ancienneté remonte au 1er janvier 1880. J'y trouve en fait d'étrangers :

Le général Chanzy, ambassadeur de France à Saint-Pétersbourg, 11 juillet 1881 ;

Deux jeunes Français, élèves-ingénieurs des mines, 9 juillet 1883 ;

Le baron de Werthern, attaché à l'ambassade d'Allemagne à Saint-Pétersbourg, 26 septembre 1886.

C'est tout...

Ne quittons pas l'Oural sans dire quelques mots de la fonderie de *Matavilika*, où s'alimente en partie l'artillerie russe.

Située au bord de la Kama, à 4 verstes à l'amont de Perm, et desservie par un embranchement du chemin de fer, cette usine appartient au gouvernement, mais travaille aussi pour l'industrie privée. Par exemple, en mai 1888, elle avait sur chantier un bateau à vapeur de 200,000 roubles, destiné au transport du naphte depuis l'embouchure du Volga (*Diéviét-fout*, Neuf-pieds), un énorme arbre de couche pour moulin à vapeur, etc.

L'usine peut employer 5,000 ouvriers ; à la date ci-dessus elle en employait 3,500. Ces ouvriers habitent avec leurs familles tout auprès de leurs ateliers, dans un gros et pittoresque village qui s'étage sur les collines verdoyantes de la rive gauche — la rive orientale — de la rivière Kama, large de plus d'un demi kilomètre. Les rues de ce village sont larges et assez propres.

On compte dans la fonderie de Matavilika une quinzaine de grands ateliers, dont plusieurs sont recouverts de fermes métalliques semblables à celles de nos plus grandes gares. Dans la crainte des incendies tous ces ateliers sont en briques et fer ; il ne s'y trouve pas un seul morceau de bois.

A noter, outre le laboratoire d'essai pour les métaux, un grand marteau pilon de 55 tonnes qui a été un certain temps le géant de

son espèce ; son enclume est un bloc en fer de 36,000 pouds (environ 580 tonnes), enfoncé profondément dans le sol.

Matavilika peut livrer 300 canons par an ; en 1888, la commande était de 100 gros canons de marine, dont plusieurs de 30 tonnes ; les années précédentes, elle a été de 200 canons pour l'armée de terre. On a dû y fabriquer récemment une pièce énorme, coûtant 100,000 roubles ; une machine à forer a été construite tout exprès, dans l'usine même, pour la fabrication de cette pièce, car l'usine se suffit à elle-même ; ainsi elle a construit la machine dynamo-électrique qui sert à son éclairage.

Les canons, dont la fabrication est très soignée et qui sont faits du meilleur acier (manganésien ou chromé) reviennent à 40 roubles le poud ; un canon de campagne pèse 120 pouds et coûte 4,800 roubles.

Les obus de campagne (petits calibres) sont chargés à poudre ordinaire et à balles, ceux de gros calibre (marine et artillerie de siège) sont creux aussi à l'intérieur, mais ne renferment pas d'explosif. Ils agissent par leur poids.

Les grosses pièces de marine sont en fer fondu, avec bague en acier. Les canons de campagne sont entièrement en acier.

Le fer fondu vient des usines de l'Oural, le charbon de terre de la Haute-Kama (district houiller de Lounievka). On fabrique sur place le charbon de bois.

Le salaire maximum des ouvriers est de 1 rouble 20 kopeks par jour ; ce maximum est attribué aux marteleurs des plaques de tôle, qui deviennent complètement sourds en deux ou trois ans.

L'usine compte 500 ouvriers spéciaux pour la fabrication des canons ; ils sont gardés à l'année. Les ouvriers ordinaires ne manquent jamais, quand on en a besoin, grâce au développement de l'industrie du fer dans la région ouralienne.

Il existe en Russie une autre fabrique de canons, située à Pétersbourg même. Celle de Matavilika n'est pour ainsi dire qu'une réserve ; on peut la considérer comme à l'abri de toute invasion.

CHAPITRE II

EKATÉRINEBOURG

Nous savons déjà que l'Oural, dans sa partie moyenne, présente un abaissement, une brèche ou une série de brèches, qui mettent en communication facile l'Europe avec la Sibérie. L'Oural n'est pas un mur, un rempart comme le Caucase ou les Alpes.

Nous savons, d'autre part, que cette chaîne renferme tout ce qu'exige, en fait de fer, de charbon et de bois, la construction d'un chemin de fer qui partirait de son versant oriental pour s'enfoncer dans l'infini sibérien, pour gagner au besoin les lointains rivages du Pacifique.

Une pareille voie ferrée serait-elle utile? A cette question le lecteur répondra lui-même, et sans la moindre hésitation, après avoir parcouru avec nous quelques milliers de verstes dans ce pays qu'on peut appeler « la terre de l'avenir ».

Nous sommes aux confins de cette terre, à Ekatérinebourg, ville européenne bien que située à l'Orient de la chaîne ouralienne, mais la dernière ville européenne. Là, pour la dernière fois, avant d'entrer en Asie, il vous arrivera de coucher dans un lit à peu près tolérable; profitons-en pour faire une nouvelle halte et visiter rapidement les curiosités de l'endroit. Ce sera prendre un avant-goût de ce qui nous attend plus loin.

D'abord, si vous voyagez en été — la plus mauvaise saison pour traverser la Sibérie, mais la seule aussi où l'on puisse voir autre chose que de la neige — gardez-vous de sortir dans la rue avec une

cigarette à la bouche. Il en sera de même dans toutes les villes, dans tous les villages sibériens. Si vous contreveniez à cet ordre de police, il vous arriverait probablement ce qui arrive aux imprudents touristes alpins, lorsqu'ils commettent pareil oubli dans la vallée de la Reuss, à Fluelen ou Altdorf, les jours de *Fœn*. On les met en prison ou à l'amende ; j'en parle, hélas ! savamment.

Dans ce petit coin de la Suisse — si beau, si grandiose — quand le siroco venu d'Afrique, par-dessus la Méditerranée, se précipite en avalanche des hauteurs du Gothard, les gens de l'Uri ont tellement

La Tour de guet a Ekatérinebourg

peur du feu qu'ils éteignent tout chez eux, même les fourneaux de cuisine ; en Sibérie, dans la saison chaude, cette crainte des incendies est perpétuelle.

Ouvrons ici une parenthèse. Le printemps sibérien prend son origine au commencement de la fonte des neiges et se prolonge jusqu'à l'apparition de la verdure ; l'automne embrasse la période qui sépare la chute des premières neiges, ou l'arrivée des premiers froids, de l'établissement du traînage. Entre ces deux saisons, l'été, suivant la latitude, dure de deux à trois mois ; l'hiver, de six à sept mois. L'écart des températures estivales et hivernales est considérable ; on peut dire que la Sibérie est le pays des températures extrêmes. Ainsi la

latitude d'Ekatérinebourg est inférieure à celle de Saint-Pétersbourg, et cependant on observe des froids de — 50 degrés centigrades sur le versant de l'Oural que gravit le chemin de fer de Perm. Ces froids terribles sont quelquefois gênants pour la marche des trains ; ils font éclater les bandages des roues. En été le thermomètre monte jusqu'à + 40 degrés, à l'ombre et au Nord. L'amplitude annuelle de ses variations atteint donc 75 degrés centigrades. Ce chiffre est même dépassé dans d'autres régions sibériennes.

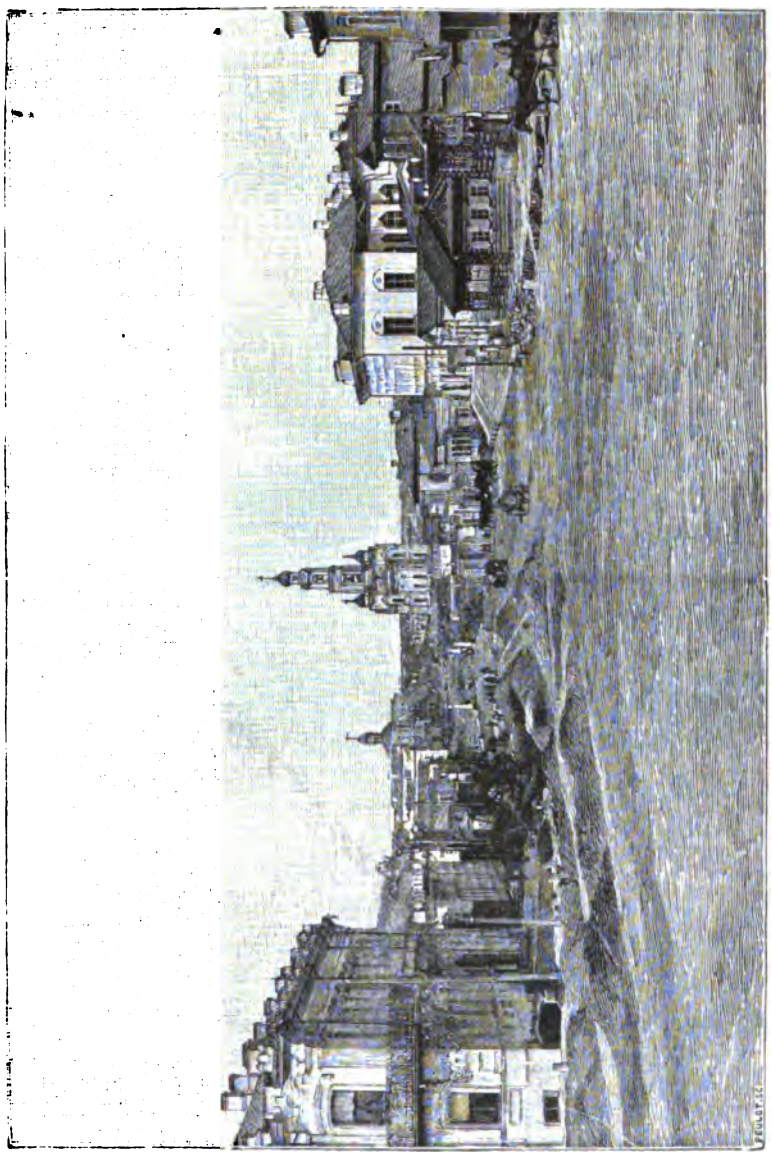
Quand le soleil a grillé le pays et en particulier les toits des maisons, celles-ci, généralement en bois, brûlent comme de l'amadou. Leur durée moyenne n'excède pas quinze à vingt ans. Toutes, ou presque toutes, périssent par les flammes ; le zèle admirable des pompiers et des habitants ne peut que circonscrire le désastre.

Et cependant que de précautions sont prises ! On en jugera par les détails qui suivent. Comme il n'existe pas de canalisation (sauf dans une rue qui réunit la gare aux ateliers du chemin de fer), ce sont des porteurs d'eau qui distribuent l'eau à domicile ; ces porteurs, en cas d'incendie, sont tenus d'accourir avec leur tonneau plein. Pour stimuler leur zèle, le premier arrivé reçoit 3 roubles, le second 2 roubles, le troisième 1 rouble, et tous les autres 30 kopeks.

Au centre de la ville, très étendue pour sa population (environ 40,000 âmes), s'élève une tour de guet, en haut de laquelle un guetteur veille nuit et jour. Pour signaler les incendies on a divisé la ville en quatre quartiers, désignés par des numéros d'ordre. Un incendie éclate-t-il ? Le veilleur hisse un nombre de boules noires égal au numéro du quartier attaqué. La nuit, les boules sont remplacées par des lanternes. Cet emploi à la tour de guet est d'autant moins une sinécure que le veilleur a aussi pour mission de sonner les heures avec la cloche d'alarme ; les variations de température annuelle n'ont pas permis de régler une horloge en haut du clocher de l'église Sainte-Catherine.

En 1872 et 1873, de nombreux incendies, dus à la malveillance, affolèrent la population au point qu'elle se mit à monter la garde de nuit, armée de révolvers. Il se fonda à cette époque, à côté du Corps des pompiers salariés qui existait déjà, une Société privée contre l'incendie, qui comprend trois sections.

La première section organisée fut celle de la surveillance des



Une Rue d'Ekatérinebourg. — L'Église Sainte-Catherine

objets sauvés. Son fonctionnement fit diminuer brusquement le nombre des sinistres.

Les deux autres sections sont dites des échelles et des pompes.

Le chef de ces pompiers volontaires, en raison des services rendus

par la Société, a été nommé membre du bureau de la municipalité; il dirige les pompiers de la ville, sous le commandement supérieur du chef de la police. Ces honneurs disent assez que le feu est un fléau dans ce pays.

L'organisation de pareilles Sociétés privées, nommées en russe *Volnaïa pojarnaïa droujina* — ce qui signifie littéralement : milice libre d'incendie, — a été imitée dans plusieurs villes, villages et usines ; un type de statuts a reçu une fois pour toutes l'approbation du gouvernement.

*
* *

En circulant dans cette ville aux larges rues qui se recoupent à angle droit, vous admirerez un grand nombre de beaux monuments, l'école des mines, l'hôtel du général en chef des mines de l'Oural, le gymnase, la cathédrale, l'église Sainte-Catherine, un monastère de dames, les bâtiments de l'Exposition de 1887, etc. etc. Vous serez ravi du spectacle de tant d'édifices curieux par leur diversité. Le vaste étang de Verkh-Icet pourra vous produire à la rigueur l'illusion d'un bras de mer; près du barrage qui retient ses eaux profondes, des canots sont à vos ordres et vous conduiront en quelques minutes au superbe jardin Simonoff où des divertissements, des concerts font le bonheur du public deux ou trois fois la semaine. Ou bien montez dans la ville haute et entrez dans le jardin rival, connu sous le nom de Karitonoff, et dites-moi si ces lieux de réjouissances nocturnes ne font pas oublier les Livadia, les Arcadia de Pétersbourg !

Ce qui vous frappera aussi, c'est l'absence totale de mendiants dans une ville de cette Sibérie tant décriée, alors qu'on les voit par milliers dans les capitales européennes ! Dédions encore les lignes qui suivent aux socialistes philanthropes.

Un comité spécial s'est formé à Ekatérinebourg sous la présidence du maire, M. Simonoff, pour abolir la mendicité.

Il a dressé la liste des mendiants de profession (infirmes, aveugles, etc.), des mendiants d'occasion (incendiés, orphelins, etc.), et des mendiants de passage.

Les mendiants étrangers ont été renvoyés dans leurs communes qui doivent les entretenir, de par la loi.

On a agrandi les établissements de bienfaisance pour caser les mendiants originaires de la ville, et aussi les étrangers trop vieux ou trop infirmes pour être renvoyés dans leur pays.

On a fondé un asile de nuit capable de loger plusieurs centaines de ces infortunés, sans que les sexes soient confondus.

Chaque assisté est couché et nourri.

Les veuves et les orphelins reçoivent une assistance temporaire ou annuelle.

MONASTÈRE DE DAMES A EKATÉRINEBOURG

Les ressources pécuniaires proviennent de dons faits par la classe aisée — dons dispensant des visites de Noël, du jour de l'an et de Pâques. Ils atteignent le total de 6,000 roubles pour une population de 40,000 habitants. A ce revenu s'ajoute le produit de concerts de bienfaisance, de représentations d'amateurs, de kermesses données sur les promenades publiques.

La ville ne se désintéresse pas de ces œuvres charitables. Elle entretient trois hôpitaux, non compris un hôpital temporaire pour la diphtérie. Ekatérinebourg possède aussi l'hôpital militaire, les ambulances du chemin de fer, trois asiles pour les enfants, une section de la Société de la Croix-Rouge (blessés militaires), une section de la Société de la Croix-Bleue (sauvetage des noyés).

Le budget général de la bienfaisance est de 40 et quelques mille roubles — plus d'un rouble par habitant.

Que les ennemis du peuple russe daignent réfléchir à ce chiffre, plus éloquent que tout commentaire !

*
* *

Si l'aimable M. Clerc, professeur au gymnase et secrétaire de la Société ouralienne des sciences naturelles, est votre cicerone, il ne vous quittera pas sans vous conduire au Musée qui est en partie son œuvre.

Au rez-de-chaussée, dans un spacieux vestibule, de vénérables échantillons des forêts de l'Oural arrêteront vos regards : deux troncs de cèdres mesurant à peu près 80 centimètres de diamètre et dont les âges calculés par le nombre des fibres millimétriques uniformément serrées les unes sur les autres, sont de 275 ans et 280 ans; un tronc de mélèze du diamètre de 1^{m},30 et dont l'écorce a jusqu'à 20 centimètres d'épaisseur : ce géant vécut trois siècles et demi !

Au premier étage, vous verrez avec curiosité : deux grandes vitrines, garnies de bocaux à serpents, à lézards, à poissons ;

Un chevreuil de l'Oural avec ses cornes de printemps garnies de peau et de poils (on sait que les autres cornes tombent avant l'hiver);

Deux beaux portraits de Tatichtcheff, le deuxième *général en chef* des mines de l'Oural — sous le règne de Catherine Ire — et de Tchoupine, son historien;

Des échantillons de jaspe et de marbre ;

Deux modèles, en carton doré, de pépites d'or, l'une de 2 pouds 7 livres (plus de 35 kilogrammes), trouvée à Miass (Oural méridional) et dont l'exemplaire original, d'une valeur de 140 à 150 mille francs, existe au musée de Saint-Pétersbourg;

Des lynx et des cerfs ouraliens, beaucoup d'insectes, d'os fossiles, d'oiseaux ; des chats-huants de Sibérie, plus blancs et plus gros que ceux d'Europe; des chouettes de Laponie et de l'Oural, aux yeux en-

foncés — la première surtout — et la tête couverte d'un vrai bonnet de plumes ;

Un faucon de Groënland, existant aussi dans l'Oural, mais dont l'espèce est très rare ;

Un coucou des Indes, trouvé dans l'Oural, comme le faucon groënlandais ;

Une belle collection d'œufs et de nids d'oiseaux ;

Une autre collection de fourrures provenant de la région des Sept-Rivières (Sémiretchie), au sud de Sémipalatinsk ;

Des tigres du Turkestan, au poil blanc taché de noir ;

Des petits ours de trois jours, gros comme des chiens ordinaires d'une huitaine de jours, aveugles, mais aux griffes déjà longues ;

Un squelette de renne ;

Un vieux loup blanc énorme, mort de vieillesse ;

Un petit coq de bruyère faisant la roue ;

Un grand coq de bruyère (*Urogallus*) en train de baver ;

Des ours, des élans, notamment un élan fossile gigantesque (*Cervus megaceros*) dont le squelette est à peu près complet : d'une pointe à l'autre des cornes, l'écartement est de 4 archines et demie (environ 2^{m},80), et la hauteur des apophyses dorsales atteint 2 mètres et demi. Pourquoi, ô grand saint Hubert, n'y a-t-il plus de pareilles bêtes !

Continuons la visite. Nous admirons ensuite :

Des débris de mammouth ;

Une tête de *Bos primigenius* avec la tige des cornes (longueur de cette tige, 40 centimètres environ ; largeur du front, 60 centimètres) ;

Des défenses de mammouth à courbure très accentuée ; diamètre à la naissance 25 centimètres, longueur 2 à 3 mètres.

Dans la salle d'ethnographie et d'anthropologie :

Des ustensiles, vêtements, armes, tapis, berceaux, flèches, bottes en laine, — le tout à l'usage des Bachkirs, indigènes de l'Oural central et méridional ;

Des costumes et d'autres objets, plus curieux encore, d'origine vogoule (les Vogouls habitent l'Oural du nord), modèles d'habitations, de bateaux, de traîneaux attelés de rennes ou de chiens, de pièges pour rennes ; les raquettes de 2 mètres de longueur et 30 centimètres

de largeur dont ces gens-là se servent pour courir sur la neige (le dessous de ces raquettes est couvert de peau de jambe d'élan, le poil dirigé en arrière) ; des sacs en peaux de poisson, pour renfermer le lait; des filets de pêche; des jouets d'enfants (poupées informes); des idoles en bois; un essuie-mains en bois; des ficelles faites avec les tendons de différents animaux; des vases en écorce de bouleau, avec dessins rappelant ceux des poteries les plus anciennes ;

Des idoles en cuivre également semblables aux objets préhis-

PANORAMA D'E

toriques que de patients chercheurs ont trouvés sur cette terre ouralienne, enfouis dans des tumulus ;

Une belle idole bouddhique, ou plutôt brahmanique, dont vous connaissez déjà la description ;

Une belle collection d'objets de l'âge de pierre — poteries et armes — que la science doit à M. Clerc (la première hache fut trouvée en 1873);

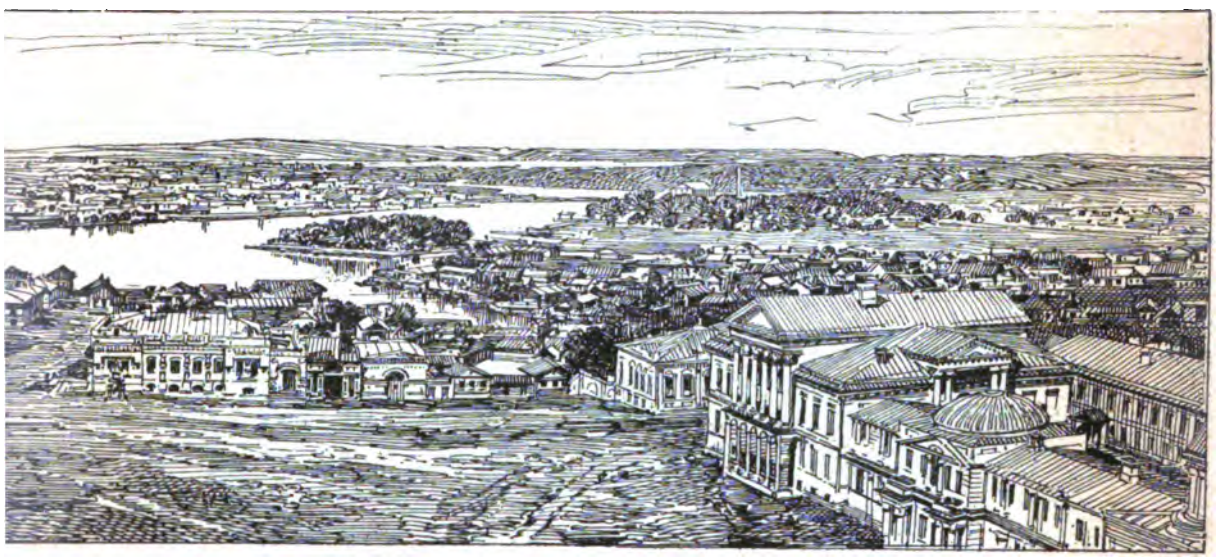
Enfin, pour terminer, la bibliothèque et ses deux jolies salles.

Ce très curieux musée appartient à la Société des sciences natu-

relles dont il a été question plus haut; elle date seulement de 1870 et c'est sur son initiative que fut organisée l'Exposition d'Ekatérinebourg de 1887, où les nombreux produits de l'Oural et de la Sibérie furent réunis pour la première fois.

*
* *

M. Clerc est une inépuisable mine de précieux renseignements. Rien,



KATÉRINEBOURG

même les choses de ménage, n'échappe à son attention. Il a noté, par exemple, les augmentations qu'ont subies dans ces vingt dernières années, divers objets de première nécessité. Le tableau suivant n'est pas sans intérêt, si l'on prétend mesurer la prospé. rité d'un pays à la cherté de ces objets. Toutefois une restriction s'impose : tandis que les vivres, le bois, les logements faisaient plus que doubler de prix, les produits industriels manufacturés, comme le sucre, les articles d'importation, subissaient une baisse générale.

Voici le tableau de M. Clerc :

	1868 (en roubles)	1888 (en roubles)
Farine blanche (1re qualité) : le sac de 5 pouds	6 roubles	9 r. à 9 r. 50
Farine de seigle, le poud	22 kop.	73 kop.
Le cent d'œufs	40 kop.	80 k. à 1 r. 50
Viande d'hiver (gelée) : bœuf ou vache (la livre russe)[1].	2.5 kop.	6 kop.
Mouton, la livre.	1.5 kop.	5 kop.
Viande d'été : Bœuf ou vache.	4 à 5 kop.	8 à 12 kop.
Mouton kirghize (peu apprécié à cause de son arôme trop fort)	3 kop.	6 à 7 kop.
Veau.	4 kop.	12 kop.
Poisson, le poud.	2 roubles	4 à 10 r.
Bois de chauffage, la sagène cube[2].	2 r. 40	9 r. 5
Logements : par mois.	5 roubles	35 r.

Si vous n'êtes pas fatigué, entrons avec M. Kitaïef, directeur de l'École des mines, dans la fabrique de vases en pierres rares de l'Oural, le Sèvres russe ; elle est la propriété de l'Empereur.

Son habile directeur, M. Mostovenko, vous montrera :

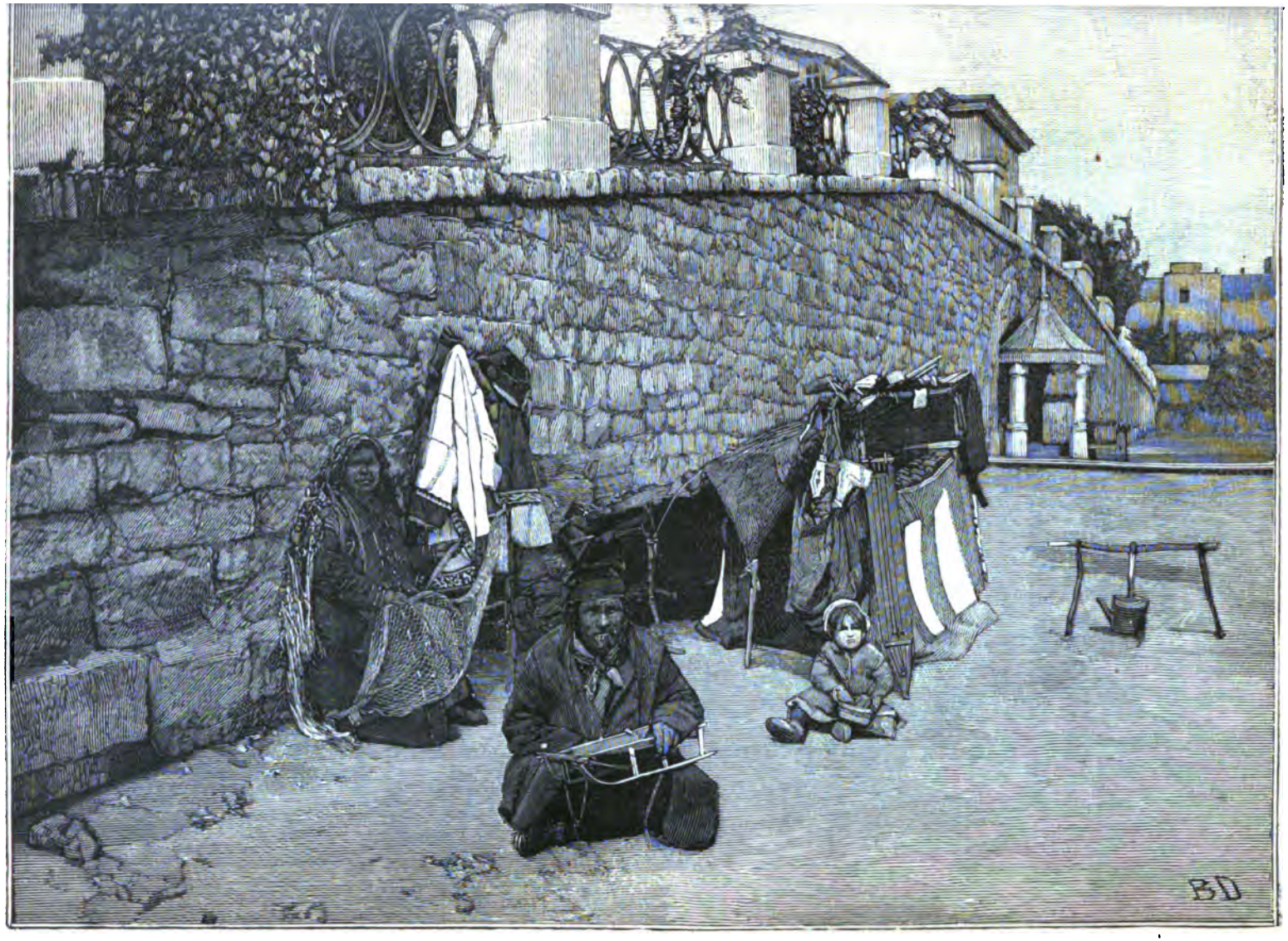
La salle pour l'étude des modèles ;

Celle où l'on coupe les pierres à l'émeri[3] et à l'eau, avec un disque de fer doux recevant un mouvement de rotation rapide autour d'un axe horizontal.

Telle est la dureté de ces pierres qu'il faut *cinq* jours pour en couper une épaisseur de *cinq centimètres*. Du reste plus une pierre est dure (jaspe, rhodonite), plus elle est estimée.

Une autre machine, armée de brosses, les polit à l'émeri ; une troisième machine, munie de scies rectilignes à mouvement longitudinal, sert à scier les blocs ; une quatrième, actionnant une très petite roue (2 centimètres de diamètre) formé d'un alliage de plomb, cuivre et sélénium, dessine les rayures sur les objets qu'on polit ensuite, toujours à l'émeri — avec un polissoir en bois mou ; enfin un *tour*, marchant à la vitesse de 300 rotations par

[1] La livre russe pèse 406 grammes.
[2] La sagène cube vaut environ 10 stères.
[3] L'émeri se rencontre à 53 verstes d'Ekatérinebourg.



Une famille de Vogouls, a l'Exposition d'Ekatérinebourg

minute, trace les dessins à l'aide d'un poinçon arrondi (la dureté des pierres ne permet pas d'employer des poinçons pointus).

Du reste, pour tous les objets d'art en fabrication, on s'y reprend à plusieurs fois, sans jamais chercher à finir du premier coup. Le travail est fort long; pour achever un simple socle de jaspe mesurant 0m,28 de diamètre et 0m,08 de hauteur, il faut *trois mois !*

Le jaspe (quartz) ne se raie ni par l'acier ni par les acides, excepté l'acide fluorhydrique. Il se rencontre près de la forteresse d'Orsk (Oural); la fabrique impériale d'Ekatérinebourg se charge de son extraction.

Un tour mobile s'emploie pour travailler les gros blocs; vous en verrez sous vitrine un exemplaire que l'empereur Alexandre Ier a pris plaisir à faire marcher. D'autres machines très ingénieuses servent au polissage des blocs; mais leur description détaillée nous mènerait trop loin.

Signalons un bloc brut d'*orletz* (sorte de *rhodonite*, pierre rouge), pesant 4,000 pouds (64 tonnes) et trouvé aux environs d'Ekatérinebourg; c'est en hiver seulement qu'il a été possible de le transporter en traîneaux, puis on a construit à ce monstre, dans une cour de la fabrique, un hangar spécial, où il attend, depuis seize ans (nous sommes en 1888), une nouvelle destination. Divers projets sont à l'étude. L'un d'eux consiste à en faire une gigantesque coupe qui mesurerait 2 mètres de diamètre et 1m,50 de hauteur. Ce bloc géant a une valeur inestimable.

Le budget total de la fabrique est de 20,000 roubles, non compris l'achat des pierres pour lequel pareille somme est prévue annuellement. Ce budget permet d'entretenir une école primaire et de dessin, où cinquante enfants — y compris ceux des ouvriers — reçoivent l'instruction.

La fabrique impériale d'Ekatérinebourg ne travaille que les pierres opaques et laisse la taille des pierres transparentes de l'Oural à la petite industrie — je dirai plus, à l'industrie domestique du pays. Elle forme en quelque sorte l'apanage héréditaire d'un certain nombre de familles, à Ekatérinebourg et dans plusieurs villages, notamment un village industriel voisin (peuplé d'une dizaine de mille habitants), Bérésovsk, ou, suivant la prononciation, Bériosovsk. La

taille est pratiquée aussi, mais sur une moindre échelle, dans le dis-district de Verkhotourié (nord-est du gouvernement de Perm). Partout elle atteint un haut degré de fini et même de perfection.

A Bérésovsk, elle occupe 219 hommes, 287 femmes, 161 garçons, 187 jeunes filles; en tout 854 individus qui gagnent par an 8,560 roubles. Ce n'est pas, au demeurant, leur unique métier; ils sont chercheurs d'or, chasseurs, manœuvres, cordonniers, ou blanchisseuses, etc.

En tout, dans la ville et le district d'Ekatérinebourg, la taille des pierres occupe 535 hommes, 519 femmes, 312 garçons, 315 jeunes filles, en tout 1,581 personnes gagnant 59,516 roubles. Tels sont les chiffres de la statistique pour l'année 1887.

Sont considérées comme pierres précieuses: l'émeraude, l'alexandrite (pierre verte qui rougit à la lumière), la phénakite, le béril, la topaze, tandis que les différentes variétés de cristal de roche, tourmaline, améthyste, etc., ne sont que des pierres colorées.

Avant la libération des serfs (1861), l'État exploitait à son profit les gisements de pierres précieuses de l'Oural et de la Sibérie. Depuis lors il a fait abandon de son droit d'exploitation, tout en maintenant le principe que toute pierre précieuse appartient au Cabinet de l'Empereur. Le paysan, moyennant 3 roubles par an, acquiert le droit de faire des recherches dans le canton minier qu'il habite, sauf à présenter les plus belles trouvailles à la fabrique impériale d'Ekatérinebourg; elle les achète ou ne les achète pas; dans ce dernier cas le paysan en dispose à son gré.

Ne quittons pas ce sujet sans mentionner que le diamant existe dans la chaine ouralienne; on ne l'y a trouvé jusqu'à présent qu'en très petites quantités, mais il faut avoir bon espoir, Engelhardt, puis Humboldt ayant signalé la ressemblance frappante de certains sables aurifères et platinifères de l'Oural avec la région diamantifère du Brésil. Ce fut en juin 1829 que le premier grain du précieux minéral fut découvert « dans les domaines de la comtesse Boutéro, ci-devant comtesse Polier », sur le versant occidental des montagnes; à ce moment même le comte Polier venait visiter ses terres et le savant Humboldt voyageait sur le versant oriental. Il n'en fallut pas davantage pour que l'illustre Allemand et le riche propriétaire s'attri-

buassent l'un et l'autre l'honneur d'une découverte due tout bonnement au hasard. M. Ochtchepkoff a remis les choses au point et rendu à chacun de ces Césars ce qui lui appartient.

« Des cristaux de quartz et de pyrite de fer, en même temps que d'autres minéraux... accompagnaient en abondance l'or et les diamants aux lavages d'Adolphovski. Ces cristaux, grâce à leurs formes et à leur éclat, devaient attirer l'attention des villageois qui travaillaient ici, d'autant plus qu'ils n'avaient jamais rien pu voir de pareil. Brillants, transparents, régulièrement taillés par une main inconnue, les cristaux de quartz plongeaient surtout ces premiers colons dans une admiration extrême, et leur paraissaient n'être autre chose que les flèches de la foudre tombée du ciel et possédant une vertu surnaturelle. Tant qu'ils n'eurent pas pris l'habitude d'en voir, les ouvriers recueillaient ces talismans et les emportaient ensuite dans leurs foyers... »

Il arriva ainsi qu'un garçon de quatorze ans, Paul Popoff, recueillit sans le savoir le premier grain de diamant.

« Les jeunes garçons aident souvent aux laveurs au moment même du triage par l'eau, c'est-à-dire de la séparation de l'or d'avec les résidus. En le voyant briller sur l'eau, surtout si c'était un jour de soleil, le gamin pouvait facilement remarquer le diamant et le prendre librement, puisque ce n'était pas de l'or : le cristal de roche, qui se présentait fréquemment et n'était pas un objet productif, n'avait aucune valeur aux yeux des surveillants, et à plus forte raison en petits grains. Sous le rapport scientifique il n'y avait là personne pour s'y intéresser. »

A quelque temps de là survint le comte Polier ; un minéralogiste russe, M. Schmidt, l'accompagnait. En même temps que les minéraux méritant l'attention, ces messieurs « voulurent voir aussi ceux qui ne la méritaient pas, et, au nombre de ces derniers, fut présenté le grain de diamant trouvé par le petit garçon. La découverte du comte fut proprement que, dans le nombre des minéraux à lui présentés, se trouvait un grain de diamant que reconnut le minéralogiste Schmidt. »

Humboldt, lui, mourut persuadé qu'il avait tout le mérite de cette trouvaille. « Il était assuré que son voyage devait faire arriver à la

découverte du diamant; le diamant fut, en effet, découvert à l'époque de ce voyage; donc ledit voyage fit obtenir ce résultat! » Le raisonnement est admirable. Mais du temps de Humboldt, n'est-ce pas à cet

La Gare du chemin de fer de l'Oural, a Ekatérinebourg

absorbant Prussien que se rapportaient toutes les découvertes géologiques [1] ?

*
* *

Vous ferai-je monter maintenant à la tour de l'Observatoire météorologique — bientôt astronomique, son directeur l'espère — qui se dresse près de la ville, au sommet d'une colline dominant de 21 mètres la rivière Icet et l'étang d'Ekatérinebourg? Du sommet de cette tour, haute de 14 mètres, on jouit d'un panorama splendide sur la chaîne

[1] More, *Histoire de la terre.*

de l'Oural, au relief très peu marqué et sur les bois interminables à travers lesquels serpente la grande route de Sibérie. C'est l'infini qui s'ouvre devant vous, les souvenirs du passé se pressent dans votre esprit, et sans penser davantage aux beaux instruments de l'Observatoire, vous devenez mélancolique. Que de gens ont parcouru cette route, d'Occident en Orient, pour ne jamais revenir ! Nous la prendrons demain, nous aussi ; mais espérons que nous reviendrons.

Il y a quelques petits préparatifs à faire pour ce lointain voyage. Achats de thé et de sucre ; sur les bateaux à vapeur ou dans les stations de poste, on vous donnera le *samovar*, c'est-à-dire l'eau bouillante. Achats de boîtes de conserves, de bière ou de vin, voire de fromage de Hollande, si vous êtes riche. Dans tous les cas, il vous faut un petit matelas, quelques coussins en cuir, des couvertures, et plus ou moins de petites valises plates — en cuir aussi — pour vos bagages ; ces petites valises se logeront plus tard, dans votre voiture, sous le matelas et les couvertures, et vous dormirez par là-dessus, tout en roulant par monts et par vaux, car il y a autre chose que des plaines en Sibérie. Il vous faut aussi une ou deux moustiquaires ; oui, des moustiquaires bien fermées, car en juin, juillet et août vous serez littéralement, dans certaines forêts, dévorés par des moustiques aussi féroces que ceux de Cochinchine.

Ne nous attardons pas davantage. En avant !

CHAPITRE III

DÉPART DE TIUMEN. — LES DÉPORTÉS ET LES COLONS

Le chemin de fer de l'Oural se prolonge à 300 kilomètres au-delà d'Ékatérinebourg à travers une vaste plaine de terre noire extrêmement fertile. Ce pays est encore peu peuplé, mais un bel avenir s'ouvre à lui : il possède des gisements de charbon.

Une région carbonifère existe sur le versant sibérien des monts Oural ; son exploration, qui remonte à 1874, a démontré qu'une série de gisements s'étendent du nord au sud, depuis le parallèle du village d'*Yermakova*, jusqu'à la rivière Sinara. Plus au sud la zone carbonifère se prolonge sur les formations tertiaires, jusqu'à la ville d'*Orsk;* elle n'affleure que rarement.

Tous ces gisements sont sous-jacents à un étage de grès, d'argiles schisteuses et de schistes argileux ; les charbons qu'ils renferment sont de meilleure qualité que ceux du versant occidental [1].

[1] Voici le résultat de plusieurs analyses faites par l'ingénieur Drezdoff :
Gisement de *Soukhoï-Log*, sur les domaines de l'usine de Kamienski (district de Kamychloff) ; découvert en 1850 et exploité (fosses de *Véro-Afonacievsk*).
Composition :

Eau.	0.80	à	0.88
Gaz.	11.90	»	13.37
Carbone	76.40	»	80.90
Cendre.	9.40	»	9.35

Dans ce district de Soukhoï-Log on a découvert, en 1878, un minerai de fer spatheux carburé qui contient 39,82 pour 100 de fer métallique. Dans la même localité, à 5 verstes des terrains carbonifères, on a remarqué des indices de minerais de zinc; c'est la première fois qu'on en ait observé dans l'Oural.

Le chemin de fer traverse la ville de Kamychloff, chef-lieu d'un de ces districts miniers qui prendront de jour en jour plus d'importance. Non loin s'élève l'usine Kamiensky qui est déjà en pleine activité. Notons aussi en passant la station dite Bogdanovitch ; il y a quelques années, elle portait le nom d'un village voisin ; une visite du célèbre général lui a valu l'honneur d'être débaptisée.

Après quinze petites heures, nous arrivons à Tiumen.

Tiumen a été la première ville russe de Sibérie : elle fut fondée en 1586, par les voïvodes Soukine et Miasnoff, après les victoires d'Yermak. Jusqu'en 1580 s'éleva sur son emplacement une ville tatare, du nom de *Tchinghi-Toura*.

En 1750, Tiumen renfermait 1,710 habitants, ainsi répartis :

Artisans	667
Cochers de poste	700
Divers	217
Cosaques libérés	4
Soldats libérés	6
Paysans de l'Empire	22
Tatares convertis	15
Boukhares	10
Chrétiens de monastères	69
TOTAL	1710

Aujourd'hui elle compte plus de 20,000 âmes et elle est la tête de la navigation à vapeur dans le bassin de l'Ob. Ici nous allons nous embarquer, pour franchir sans fatigue les mille verstes qui séparent à vol d'oiseau le point terminus du chemin de fer transouralien et la grande ville de Tomsk, l'une des anciennes capitales de la Sibérie.

Il existe ainsi, du moins pendant cinq mois, un système de communications rapides entre cette ville de Tomsk et la Russie d'Europe, par l'Ob, le railway de Tiumen à Perm, et le Volga ; les voyageurs à destination de Tomsk prennent à Pétersbourg ou Moscou le train direct qui les mène à Nijni ; là, ils s'embarquent pour Perm [1], montent

[1] Il existe entre Nijni et Perm (1,500 verstes) vingt-cinq stations intermédiaires dont les principales sont :

Kazan (à 446 verstes de Nijni) ; Elabouga (798 verstes) ; Sarapoul (1,038 verstes) ; Ossa (1,288 verstes).

Plusieurs compagnies de bateaux sont en concurrence pour ce service de navigation. Aussi les prix de passage sont-ils très bas :

Pour la traversée entière, on paye en première classe : cabine, 15 roubles, et

dans les excellents wagons du chemin de fer de l'Oural, s'embarquent de nouveau à Tiumen sur un vapeur qui les transporte à destination sans autre transbordement.

Ce long parcours qui mesure plus de 6,000 verstes effectives n'offre aucune difficulté matérielle et ne demande pas trois semaines, y compris les arrêts obligatoires.

Toutefois la navigation subit une certaine gêne aux approches de l'automne, du moins sur les cours d'eau secondaires.

Bien que la baisse des eaux sur le Volga et surtout sur la Kama atteigne plusieurs mètres à la fin de l'été, le lit de ces puissantes rivières est généralement assez profond pour que la durée des voyages n'en soit pas sensiblement augmentée. Ce n'est qu'en certains endroits qu'il faut recourir à la sonde et ralentir la marche des bateaux.

Il en est de même pour l'Ob et l'Irtych ; mais le contraire a lieu pour les petits affluents, la Toura et le Tobol, que les vapeurs suivent depuis Tiumen jusqu'à Tobolsk sur un parcours de 406 verstes (171 dans le lit de la Toura, 235 dans le Tobol). Ils subissent l'un et l'autre une baisse si forte, et en même temps leur largeur est si faible (de 60 à 100 mètres), leurs courbes sont si nombreuses et quelquefois si peu ouvertes, qu'au mois de septembre les bateaux, et ceux-là surtout qui remorquent une barge, s'y trouvent infailliblement arrêtés. De là des retards qui se traduisent par une perte de temps totale de deux ou trois jours. On a même d'assez nombreux exemples d'échouages qui ont dû être suivis d'un hivernage complet ; en pareil cas, les passagers débarquent et gagnent Tiumen comme ils peuvent dans des charrettes de paysans. A ce point de vue de la navigabilité, le choix de Tiumen comme tête de ligne n'a pas été heureux; il interdit l'emploi des grands steamers que pourraient porter l'Ob et l'Irtych.

A l'arrivée près de Tomsk, la navigation subit aussi une gêne considérable dans la seconde moitié de la saison d'été ; cette ville, l'une des plus importantes de la Sibérie, a reçu un fort mauvais emplace-

salon commun, 13 roubles ; deuxième classe : cabine, 12 roubles et salon commun, 10 roubles; en troisième classe : pont, 3 roubles, et par poud de bagages, 70 kopecks.

ment pour son développement à venir. Au lieu de la mettre au bord de l'Ob, on l'a construite auprès d'un affluent de rive droite, le Tom, plus large assurément qu'aucun fleuve de France, mais pas assez profond à partir de la fin de juillet pour que les paquebots viennent faire escale aux quais mêmes de la ville; ils doivent s'arrêter à 5 verstes en aval, et pendant le dernier mois de navigation (septembre), cette traversée du Tom, qui est de 53 verstes, exige certaines précautions.

Les stations intermédiaires entre Tiumen et Tomsk ne sont qu'au nombre de huit, non compris quelques dépôts de bois, situés loin des centres habités et où les bateaux renouvellent leur provision de combustible. Voici la liste des stations possédant un *pristane* (embarcadère de voyageurs), avec indication de leurs distances des ports extrêmes :

INDICATIONS des STATIONS	DISTANCE de TOMSK	DISTANCE de TIUMEN
Tiumen	2190	0
Ievleva	1944	246
Tobolsk	1784	406
Demiansk	1533	457
Samarova	1277	913
Sourgout	1012	1178
Timsk	500	1690
Narym	390	1800
Kolpachévo	261	929
Tomsk	0	2190

En hautes eaux ce trajet demande neuf jours dans le sens Tiumen-Tomsk, dix jours dans le sens contraire, c'est-à-dire plus longtemps que la traversée du Havre à New-York. Cette durée pourrait être diminuée par l'emploi de paquebots rapides : une amélioration aussi importante se réalisera bien certainement dans un avenir prochain.

Le premier bateau à vapeur a navigué sur l'Ob en 1845. Il était de soixante chevaux. Peu de temps après fut lancé un second bateau de quarante chevaux. En 1860 on comptait douze vapeurs circulant entre Tiumen et Tomsk. Cette année-là un négociant, M. Riazanoff,

acquit le monopole de la navigation entre Tobolsk et Bérézov. En 1861 on compte quinze bateaux, puis trois ans après il n'en reste que douze ; en 1865, le nombre monte à vingt-trois, en 1876, à trente-quatre. Depuis 1871 la navigation est devenue régulière; le service en est fait aujourd'hui par treize compagnies, savoir :

3 à Tiumen, avec 17 bateaux;
3 à Tomsk, avec 6 bateaux;
4 à Tobolsk, avec 7 bateaux;
1 à Tara, avec 2 bateaux;
1 à Yaloutorovsk, avec 1 bateau;
1 à Kourgane, avec 1 bateau.

Cette flottille se décompose ainsi, au point de vue de la force des bâtiments :

	1	bateau à	150	chevaux
	1	»	140	»
	6	»	120	»
	5	»	100	»
	6	»	80	»
	8	»	60	»
	1	»	40	»
	1	»	35	»
	1	»	30	»
	2	»	25	»
	2	»	15	»
TOTAL. . .	34	bateaux		

Voici maintenant quelles sont les limites de cette navigation :

L'embouchure de l'Ob ; Tiumen, sur la Toura ; Kourgane, sur le Tobol ; Tomsk, sur le Tom ; Atchinsk, sur le Tchoulym ; Sémipalatinsk, sur l'Irtych.

Au printemps (saison des plus hautes eaux), des bateaux remontent aussi la Nitza jusqu'à Irbit.

Ces limites actuelles ne sont que provisoires, attendu que les conditions de navigabilité permettent de les reculer au fur et à mesure des besoins : par exemple, le Tobol, l'Ichim restent navigables à plusieurs centaines de verstes de leur embouchure et pourraient desservir les villes de Kourgane (8,700 habitants), Ichim (7,500 habitants), Pétropavlovsk (14,500 habitants), peut-être même Atbasar (1,600 habitants) ; l'Om peut également desservir Kaïnsk, ville de 9,000 âmes ; l'Irtych est navigable depuis la frontière chinoise et

rien n'empêche les bateaux à vapeur de circuler entre la riche région du lac Zaïsane et Sémipalatinsk (17,000 habitants) ; l'Ob également devient navigable à peu de distance de ses sources, ainsi que ses principaux affluents des districts de l'Altaï, le Tcharym, le Katoum, la Biia, etc. ; Barnaoul (18,000 habitants), Biisk (19,000 habitants) chef-lieu de deux de ces districts, Kolyvane (14,000 habitants), sont

SUR « L'OB » : BARGE TRANSPORTANT LES CONDAMNÉS

appelés à recevoir un service de messageries fluviales qui transportera à peu de frais les nombreux produits de la zone méridionale et montagneuse. Il en est de même de la ville d'Atchinsk (8,000 hab.) située au bord de la grosse rivière Tchoulym.

Actuellement presque tous les bateaux employés dans les bassins de l'Ob sont construits à Tiumen. Leur tirant varie de une à deux archines (0m,71 à 1m,42).

Ils donnent la remorque à des barges tirant 3 archines et demie (environ 2m,50) avec chargement complet.

De quoi se compose ce chargement ? De six à huit cents condamnés

de droit commun que l'Administration expédie une ou deux fois par semaine en Sibérie orientale.

Avant que le bateau ne lève l'ancre, allons les visiter.

*
* *

Installés derrière un grillage qui court tout le long de leur ponton ils vous regardent sans férocité et reçoivent avec joie les pièces blanches que vous voulez bien leur tendre. Le jeune cosaque de garde tolère ces petits cadeaux. La charité est poussée si loin que la traversée ne s'achèvera pas sans qu'une collecte ne soit faite à bord en faveur des « prisonniers ». Dans leur sort misérable mais mérité, ils ne manquent de rien ; leur nourriture est bonne, leur logement salubre et aéré, leur principale privation est de n'avoir ni tabac ni vodki.

Ils ne se plaignent pas, ne se révoltent pas, cherchent rarement à s'enfuir si par hasard on en débarque un certain nombre pour « faire du bois », et plus rarement encore ils se montrent méchants pour le public. Avec l'autorisation de l'officier qui commande le convoi, vous pouvez pénétrer parmi eux ; ils se rangent respectueusement, beaucoup font le salut militaire, même s'ils ont des chaînes aux pieds, et tous se prêtent avec docilité à vos fantaisies photographiques, si vous êtes peu ou prou photographe.

C'est surtout aux escales que cette barge chargée d'hommes, de femmes et d'enfants, prend une physionomie pittoresque. Un petit chemin de ronde circule tout autour, à l'extérieur du grillage ; les marchands du pays s'approchent avec des paniers d'œufs, du pain et du lait, puis les échanges s'opèrent à travers les larges mailles du treillis de la grille. C'est un véritable « marché », où les opérations de commerce se font régulièrement et au comptant. Si une difficulté surgit pour la remise au travers de la grille d'un objet trop volumineux, le petit cosaque prête, sans se faire prier, ses bons offices ; leurs achats faits, les prisonniers cèdent leur place à d'autres camarades et ce va-et-vient dure jusqu'au départ. Parfois même il arrivait que les marchandes étaient autorisées à pénétrer dans la prison flottante ; cette autorisation a dû être retirée à la suite d'une évasion survenue cette année même. Il s'agissait d'une jeune fille, déportée

pour son exaltation. Par bonté l'officier ne l'avait pas mise au secret, à fond de cale, comme les autres condamnés politiques. Elle put donc se mêler aux Sibériennes venues pour vendre leurs œufs, revêtir un costume de paysanne apporté par celles-ci et sortir avec elles bravement, un panier au bras, sans être reconnue. On ne l'a jamais retrouvée, et l'officier fut renvoyé dans son régiment.

Mais quels sont ces hommes et qu'ont-ils fait pour se voir condamnés au bagne ou à l'exil ? Quelle existence les attend ?

LA SURVEILLANCE DES DÉPORTÉS DANS L'INTÉRIEUR D'UNE BARGE

Les uns sont des condamnés qui vont purger leur peine soit dans une prison centrale, soit dans les mines, et plus grave est leur crime, plus lointaine est leur relégation (les grands criminels vont peupler l'île de Sakhaline). Les autres appartiennent à la classe des déportés.

Les déportés ou *convicts* sibériens sont officiellement classés en sept catégories définies comme il suit :

Première catégorie. — Le convict est un ex-condamné aux travaux forcés (de droit commun ou politique), privé de tous ses droits

civils et tenu d'habiter à sa sortie du bagne un village qui lui est assigné pour une durée de dix ans. Pendant ce laps de temps il ne paye que la moitié des impôts du paysan libre.

Les dix années écoulées, si sa conduite a été bonne, il est inscrit comme paysan sibérien et a la faculté de voyager dans toute la Sibérie. Mais il ne lui est pas permis de retourner en Russie.

Deuxième catégorie. — Le convict est un condamné libéré qui n'a pas perdu ses droits de citoyen et peut être autorisé, après trois

LA SURVEILLANCE DES DÉPORTÉS DANS L'INTÉRIEUR D'UNE BARGE

ou quatre ans d'internement dans un village sibérien, à revoir l'Europe. Les autorisations de rapatriement sont-elles fréquentes ? Il paraît que non ; le plus souvent — pour ne pas dire toujours — l'exilé astreint à une vie misérable, reste prolétaire là-bas, quand il ne devient pas voleur.

On peut se demander si la législation a sagement fait de mettre des entraves à la réhabilitation des condamnés libérés formant les deux premières catégories de convicts : par exemple, un forçat qui a fini sa peine et devient colon sibérien ne peut posséder léga-

lement plus de quatre-vingt dix-neuf kopeks; vous n'avez pas le droit de lui prêter un rouble, et, si vous le faites, c'est à vos risques et périls ; le reçu qui vous en est donné n'a pas de valeur. Un tel colon ne peut s'engager que comme domestique, mais il ne trouve pas toujours de l'ouvrage, et c'est alors qu'il commet des délits ou des crimes pour lesquels une nouvelle condamnation le renvoie au bagne. Là du moins il a de quoi manger.

Une seule hypothèse est admissible: la loi a voulu protéger la colonisation libre contre la colonisation pénale. Il est certain que les colons *libres*, ceux qui sont venus de leur plein gré en Sibérie, n'aiment pas à recevoir dans leur village un condamné de droit commun ; ils le mettent en quarantaine, en lui disant : *Tu n'es pas des nôtres.* Dans ces conditions, que doit-il fatalement arriver ? Au bout d'un certain temps, le condamné se voit contraint de quitter le village et il se met à vagabonder Un beau jour (généralement à l'approche de l'hiver), la police l'arrête, lui demande ses papiers ? Il n'en a pas et le plus souvent refuse de donner son nom ; pour ce seul fait, sans qu'il ait besoin de commettre un autre délit, le vagabond est condamné à trois ou quatre ans de travaux forcés. Relâché ensuite avec obligation d'habiter un certain village, il se retrouve aux prises avec les mêmes difficultés et ne tarde pas à reprendre sa vie errante.

La troisième catégorie comprend les convicts fuyards qui, lassés de leur existence sibérienne et travaillés par le mal du pays, ont voulu rentrer clandestinement en Russie et se sont fait arrêter dans la région de l'Oural.

Le nombre de ces convicts *en rupture de bans* est considérable. Dans les trois gouvernements de Tomsk, Yénisséisk et Yakoutsk, il existait en 1887 un total de 110,000 personnes des deux sexes, astreintes à l'obligation de la résidence et ne pouvant s'éloigner de leurs villages pour chercher du travail, qu'avec la permission des autorités de ces villages. Or l'appel fait à cette époque a donné les résultats suivants :

Convicts présents.	42.000
Absents avec autorisation . .	20.000
» sans autorisation . .	48.000

La proportion des vagabonds est donc de 42 pour 100. En Sibérie occidentale, elle s'élève à 67 pour 100. Ce sont les chiffres officiels.

Dans la quatrième catégorie se placent les individus sortant des prisons de la Russie d'Europe, et que leurs communes, leurs *mirs,* refusent de recevoir à l'expiration de leur peine ; ils sont de droit expédiés en Sibérie.

De même les mauvais sujets que le mir croit devoir exclure de

TYPES DE DÉPORTÉS

son sein, sans même qu'ils aient encouru aucune condamnation, les individus par exemple qu'on *soupçonne* de s'adonner au vol, à la friponnerie (un terme joliment élastique) sont déportés sur une simple demande du conseil communal ; ils forment la cinquième catégorie officielle des exilés. Le mir paie leurs frais de voyage.

La sixième catégorie comprend ce qu'on appelle les déportés *administratifs*, c'est-à-dire les personnes dont les gouverneurs jugent à propos de se débarrasser par mesure administrative et sans interver tion de l'autorité judiciaire. Plusieurs légistes ont demandé l'abol de ce droit régalien qui semble mettre, en effet, sans défense ce

sans contrôle possible, les plus paisibles citoyens à la merci d'un fonctionnaire omnipotent.

La septième catégorie, enfin, comprend les déportés qu'on n'a pas pu, faute de renseignements définissant leur caractère, ranger dans les classes précédentes; ou ceux qui étaient en route pour la Sibérie au moment de la rédaction de la statistique et qui appartiennent à des exercices antérieurs.

Le tableau suivant, dressé à Saint-Pétersbourg, fait connaître le mouvement de la déportation pour l'année 1883:

	HOMMES	FEMMES	FEMMES suivant LEURS MARIS	ENFANTS suivant LEURS PARENTS	[illegible]
Condamnés aux travaux forcés	1.848	182	311	[illegible]	[illegible]
Convicts N° 1	2.277	110	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » 2	169	8	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » 3	1.510	84	»	»	[illegible]
» » 4	4.431	259	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » 5	1.375	62	»	»	[illegible]
» » 6	343	76	»	»	[illegible]
» » 7	»	»	»	»	[illegible]
	11.953	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]

Citons aussi la statistique d'une autre année [illegible]

	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Condamnés aux travaux forcés	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Convicts N° 1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » 2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » 3	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » 4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » 5	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » 6	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
» » 7	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

à la loyale et bonne figure, s'en allant loin de leur pays avec femmes et enfants — des bébés même et des nourrissons — chercher non la fortune, mais les moyens de vivre!

Ah! ils ne sont pas riches, ces pauvres émigrants, ce qui ne les empêche pas d'avoir leur fierté d'hommes libres et de ne pas tendre la main. Ajoutez qu'ils vous regardent d'un œil où ne perce aucune jalousie: la bonté unie à la résignation. Sous ces tuniques de toile grossière qui protègent mal contre le froid de la nuit, battent des cœurs généreux. Tous ces petits ménages vivent tranquillement côte à côte, sans disputes, sans rixes, même sans conversations bruyantes. Chacun d'eux a apporté son samovar et la famille prend le thé trois fois par jour, en dévorant de gros morceaux de pain noir. Vous surprendrez parfois des larmes silencieuses sur le visage des mères; elles pleurent un enfant mort au cours de ce voyage, faute peut-être d'une bonne couverture. Ces braves gens, bien moins que les forçats, ne seront pas oubliés par les passagers du bord; une abondante collecte leur permettra de continuer leur route tant bien que mal et plutôt mal que bien, jusqu'à une ville prochaine où la générosité des riches subviendra de nouveau à leurs besoins.

INDICATION DES CATÉGORIES D'EXILÉS dans le gouvernement d'Yakoutsk	HOMMES	FEMMES
1° Privés de tous les droits civils.		
a. Sectaires (en russe *skoptsoff*) coupables de s'être mutilés	750	478
b. Forçats exilés après achèvement de leurs travaux forcés en Transbaïkalie	472	22
c. Exilés par les tribunaux (non compris les sectaires)	1114	155
2° Privés d'une partie des droits civils. Exilés par les mirs de Russie	1572	74
3° Exilés par l'Administration	615	141
4° Catégorie des exilés sans papiers et qu'on ne peut définir	391	33
5° Criminels politiques (privés des droits civils).		
a. Exilés par les tribunaux	56	7
b. Exilés par l'Administration	7	»
6° Criminels politiques exilés sans perte de droits civils	62	»

Malgré les difficultés qu'elle présente dans l'état actuel des voies de communication, la colonisation sibérienne marche de plus en plus vite, et se développe en raison directe de l'acuité de la crise agraire dans la Russie européenne. Quelle est cette crise? D'où pro-

TYPES D'ÉMIGRANTS RUSSES A BORD DU BATEAU DE L'OB

vient-elle? N'ayant pas étudié sur place et par moi-même cette dernière question, je ne hasarderai aucune explication de seconde main. Tout au plus me permettrai-je de dire que le prix de location des terres, tel que le fixent arbitrairement de grands propriétaires fonciers, atteint parfois un chiffre qui ne paraît pas au paysan suffisamment rémunérateur pour son travail ; dans ce cas les projets de

départ germent dans son esprit et patiemment il se met en mesure de les exécuter. Car on ne quitte pas sa commune sans l'autorisation du *mir*, après parfait règlement de tous ses comptes.

Il faut aussi, pour obtenir le droit d'aller en Sibérie, produire une lettre d'un *mir* sibérien, lettre prouvant que le nouveau colon est accepté. On juge si l'obtention d'une pareille lettre, à quelques mille verstes de distance, est chose commode pour un pauvre villageois. Dans la pratique les postulants qui ont essayé de ce système ont dû perdre plusieurs années en démarches vaines.

Pour ce motif, le paysan tourne adroitement la difficulté et part sans dire où il va. Il demande un passeport qui l'autorise à voyager pendant un an, dit qu'il va chercher du travail dans une ville, laisse ses champs au mir, après avoir payé ses impôts de l'année, part avec sa famille, une voiture et un cheval.

Mais le pauvre moujik, qui a entendu parler d'une Sibérie lointaine où les terres ne coûtent rien, au lieu de tourner à gauche, prend à droite; les ispravniks n'y peuvent rien, et c'est ainsi que s'alimente ce courant continu d'émigration de l'Occident vers l'Orient. Le chemin de fer transouralien, de même que les Compagnies de navigation sibériennes, le facilitent par de grosses réductions sur les prix de passage; autrefois même — il n'y a pas de longues années — le chemin de fer chargeait les convois de « colonistes » comme bagages.

La charité publique leur est aussi venue en aide : à Tiumen s'est formée une petite Société pour leur donner un peu d'argent; son budget annuel atteint 1,000 roubles. Ce n'est pas beaucoup vu l'affluence des nouveaux venus ; dans les cinq ou six premières semaines du printemps de l'année où nous sommes (1888), elle s'est élevée au chiffre de 15,000 individus. Néanmoins cette Société a pu construire des baraques à Tiumen et à Tomsk pour recevoir les colons au débarcadère du chemin de fer et du bateau. Voilà certes une bonne action ; pour la plupart, les émigrants ont épuisé avant Tiumen les modiques ressources que leur avait procurées la vente de leur petit patrimoine, ils n'ont plus rien au monde! Et arrivés à Tomsk, il faut bien cependant qu'ils aillent plus loin, qu'ils se procurent un véhicule et un cheval, seul moyen de transport jusqu'à présent pour gagner le

Baïkal et le fleuve Amour. Un petit nombre d'entre eux s'arrêtent en Sibérie occidentale ; la plupart cherchent à s'établir sur les revers de l'Altaï et des monts Sayane (district de Minoussinsk) ; d'autres ont le courage de traverser l'Asie entière, dans les conditions les plus pénibles et ne s'arrêtent qu'au territoire de l'Oussouri dont ils défrichent peu à peu les plaines admirablement fertiles. Ceux-là surtout qui se comptent par plusieurs milliers chaque année, méritent pour toutes sortes de raisons d'être encouragés et secourus. S'il arrivait, par exemple, que ni la mairie de Tomsk ni les agents de l'État n'eussent à leur distribuer des fonds spéciaux, ces malheureux réduits à la dernière misère, se verraient décimés par les maladies contagieuses, typhus, diphtérie, variole, et dans cette hypothèse les hôpitaux de la ville consentiraient-ils à les admettre ? Si j'ai l'indiscrétion de poser cette question, c'est qu'elle a reçu déjà, en dehors et à l'insu même du gouvernement de Saint-Pétersbourg, une solution négative, dans le cas récent d'une épidémie qui avait frappé sept ou huit familles de « colonistes » : un médecin de Tomsk fut d'avis de les transporter dans une île déserte de la rivière Tom, comme un simple troupeau contaminé [1] !

[1] Le courant d'émigration qui suit la grande route de Sibérie n'est pas le seul ; il existe un autre courant dirigé vers la province des Sept-Rivières (Sémiretchie), par la route des steppes kirghizes. Cette province renferme beaucoup de terres fertiles que cultivent à l'heure actuelle près de 100,000 colons. Vernyi, ville rendue fameuse par ses fréquents tremblements de terre, en est le chef-lieu.

CHAPITRE V

L'IRTYCH ET L'OB. — LES OSTIAKS

La traversée de Tiumen à Tobolsk dure environ deux jours à travers des plaines basses, monotones, plus ou moins cultivées par des Russes et des Tatares. Il faut croire cependant que la population est assez dense sur les bords des rivières ; chaque laboureur reçoit 1,6 déciatine sur les rives de la Toura, et seulement 7 dixièmes de déciatine sur les rives du Tobol. A mesure qu'on s'enfonce dans le Nord, l'intensité de la végétation diminue à vue d'œil, et aussi le nombre des habitants.

Tobolsk, ancienne capitale de la Sibérie, montre au loin son imposante silhouette, couronnant une colline abrupte de 200 pieds de hauteur, qui domine le large lit de l'Irtych; à une distance de quelques verstes, on croirait voir les remparts, les tours et les clochetons d'un vaste Kremlin, juché en haut d'une falaise de granit. De près l'illusion s'efface et la réalité ne vaut pas l'illusion. Tobolsk est une ville déchue sans espoir de reprendre jamais le rang qui lui a appartenu.

Fondée en 1587 par Daniel Tchoukoff, elle prit bientôt le titre de capitale sibérienne et le garda pendant deux siècles et demi. En 1824 seulement, le gouverneur général de la Sibérie se transporta dans la ville d'Omsk, située plus au Sud, dans une région plus saine et plus fertile. Depuis cette date, la capitale déclassée n'a pas cessé de perdre de son importance; aujourd'hui, malgré ses 20,000 âmes, c'est une pauvre ville sans commerce, entourée de terres ingrates ou de marécages pestilentiels. Les hommes de la province se livrent à l'industrie de la chasse; les femmes travaillent les peaux et les fourrures pour les vendre aux foires d'Ichim et d'Irbit.

Dans tout le gouvernement dont elle est restée le chef-lieu, on ne compte que deux fabriques, l'une de bière, l'autre d'eau-de-vie; c'est bien peu, surtout si l'on se rappelle qu'à l'époque du prince Gagarine, Tobolsk possédait non seulement une fabrique de papier, mais encore une manufacture de fusils et une fonderie de canons. C'était au commencement du XVIIIe siècle, et l'on se souvient aussi qu'accusé de poursuivre secrètement la réalisation de l'autonomie

TOBOLSK : MONUMENT D'YERNAK

sibérienne et sa propre proclamation d'empereur de Sibérie, le prince périt sur l'échafaud.

Mais de quel beau panorama on jouit du sommet de la colline occupée par la vieille ville! Vous ne manquerez pas d'en faire l'ascension en drojki; une route *planchéiée* y conduit. A un certain endroit c'est une vraie échelle, mais il n'importe. De nombreuses marchandes accourues au sifflet du vapeur vous offrent des bouraks de lait[1], d'affreux poissons salés et du pain blanc de toute beauté. On ne mourra jamais de faim dans ce pays.

Vous pénétrez dans un jardin public qui ferait triste figure à côté

[1] *Bourak*, vase en écorce de bouleau, fait d'un seul morceau d'écorce.

de ceux d'Ekatérinebourg; puis vous accomplissez l'obligatoire pèlerinage au monument qui rappelle la mémoire du Cosaque Yermak, le premier parmi les conquérants de la Sibérie; au pied de ce monument remarquable par sa simplicité, s'étend une terrasse d'où la vue plonge sur la ville nouvelle, bâtie au bord de l'Irtych, qui l'enveloppe d'une courbe majestueuse.

Indépendamment de deux gymnases, l'un pour les garçons, l'autre pour les filles, Tobolsk a l'heur de posséder beaucoup de juifs déportés et de Polonais, déportés aussi; ceux-ci au nombre de 1,500.

Les services de navigation ne peuvent la desservir que durant une période annuelle d'environ cent quatre-vingt-neuf jours; l'Irtych, large de 600 mètres au droit de la ville, profond de 15 à 20 mètres, gèle entre le 22 octobre et le 14 novembre pour n'opérer sa débâcle qu'entre le 19 avril et le 13 mai de l'année suivante.

Sur ses bords, jusqu'à l'escale de Demiansk, vivent par petits groupes des Tatares et des Ostiaks. La campagne est d'une tristesse morne. Le plus grand village compte 10 maisons et 30 habitants. Il est situé à 214 verstes au-delà de Tobolsk.

Demiansk où nous passons de nuit fut fondé au XVIIe siècle. C'est un hameau misérable; la terre n'y donne pas de moissons. Les rares habitants vivent de pêche et de chasse; les produits de celle-ci diminuent d'année en année, parce que les chasseurs stupides mettent le feu aux forêts qui bordent les rives de l'Irtych.

Nous sommes au 16 juin, un sombre rideau de nuages couvre tout le ciel, et néanmoins les matinées sont fraîches. On ne sait comment se vêtir. Du reste un proverbe sibérien dit à peu près ceci : « Ne quitte pas ta pelisse avant le 1er juillet; après le 1er juillet conserve-la. » La rive gauche du large fleuve est absolument plate, tandis que la rive droite se dresse par endroits en falaises argileuses de 20 à 30 mètres de hauteur. Partout des forêts de pins qui semblent impénétrables; partout des arbres couchés par le vent ou précipités dans les eaux. De place en place une échancrure formant ravin permet au regard de plonger au loin dans ces solitudes que l'homme n'a jamais troublées ou ne trouble plus depuis bien des siècles.

Il est sept heures du matin quand le bateau de la compagnie Kourbatoff et Ignatoff arrive en vue du grand village en bois qui porte le

nom de Samarova. De loin, avec sa vaste église toute blanche, il a l'aspect d'une belle ville bâtie au pied de collines boisées, hautes d'une centaine de mètres, dont le pied argileux s'écroule dans l'Irtych. Mais pas un bruit lointain, pas le moindre écho n'arrive à nos oreilles; et l'éternel ciel gris des régions boréales couvre cette nature inanimée. Le vapeur accoste à un large appontement placé assez loin du village, en un point convenablement choisi pour manœuvrer avec une barge. Deux heures d'arrêt pour renouveler le chargement de bois; les passagers descendent à terre et font un tour de promenade sous les bois touffus où dominent le pin et le cèdre de Sibérie.

Départ un peu après neuf heures. Le ciel a changé d'aspect; le couchant est devenu tout rouge, tandis que de grosses nuées noires s'amassaient vers le Nord; en même temps un vent violent souffle du pôle et soulève en vagues énormes le fleuve dont la largeur devient démesurée. D'un côté il inonde à perte de vue des forêts dont les plus hauts arbres ne montrent que leur cime; sur l'autre rive les falaises d'argile grise complètent ce paysage sinistre dont le souvenir est inoubliable. Nous approchons du confluent de l'Ob; il n'est qu'à 23 verstes de Samarova. Mais le bateau n'ira pas jusqu'à ce point remarquable où les deux grandes artères fluviales unissent leurs eaux. Pour profiter d'un courant plus faible, à la remonte, il s'engage dans l'un des canaux latéraux qui forment comme un vrai delta à l'embouchure de l'Irtych ; l'existence de ces canaux de jonction est un fait très commun dans les plaines basses de la Sibérie septentrionale. On les nomme *pratok*. Celui que nous prenons, étroit et sinueux, s'appelle *Néoulevka;* il s'embranche à 12 verstes de Samarova et rejoint l'Ob après un parcours de 74 verstes et à 66 verstes du confluent. On gagne ainsi 3 verstes, mais surtout la remonte de l'Ob, très pénible en cette saison des crues, est évitée sur une longueur de 66 verstes. Cinq villages russes se tiennent compagnie au bord de notre pratok; faut-il qu'il y ait sur terre des gens déshérités pour habiter ces lieux déserts, ces bois effroyablement tristes! Tel est le morne aspect de tout le district de Sourgout, le plus grand du gouvernement de Tobolsk.

Nous arrivons le lendemain 17 juin en vue de ce village de Sourgout, fondé en 1595 à 12 verstes de l'Ob. Hélas! dans ces trois siècles il

n'est pas devenu une autre Capoue. D'après la dernière statistique il compte 1,151 habitants, et en outre, une église en pierre, une boulangerie, un magasin de sel, un dépôt de poudre (appartenant au gouvernement), une petite banque particulière, 2 maisons de guetteurs (pour incendies), 5 maisons du domaine de l'État. Il y a aussi 4 petits magasins, 3 maréchaux-ferrants, 1 établissement pour la vente en gros du vodki (eau-de-vie de grain) et 3 débits de cette eau-de-vie à peu près indispensable sous les climats humides et froids.

Voilà Sourgout. Ajoutez que le service de la poste se fait deux fois par mois, sans jamais utiliser les bateaux à vapeur ; on emploie dans la belle saison (en hiver, ce sont des traîneaux, bien entendu) de simples canots qui mettent quatorze jours pour venir de Tobolsk, mais aussi qui renoncent complètement à tenter ce voyage au moment de la débâcle et pendant l'inondation générale. Alors plus de nouvelles ; le reste du monde n'existe pas pour les gens de Sourgout. Est-ce pour cela que les mœurs sont bonnes dans cette petite cité et qu'on n'y craint pas les voleurs ?

Le ciel s'est noirci de plus en plus, comme pour nous laisser une impression horrible de ce pays de désolation. Une autre cause de tristesse s'ajoute à tout le reste ; un enfant de « colonistes » est mort dans la nuit. La seule distraction des passagers est d'examiner curieusement les sauvages du pays qui viennent en pirogues, malgré le vent violent et froid, accoster le vapeur avec les pauvres provisions ou les vêtements bizarres dont ils espèrent tirer quelque argent. Ce sont des Ostiaks. A Sourgout, pour la première fois vous verrez de près ces lamentables débris de peuples autochtones qui ont joui autrefois d'une certaine civilisation, mais sont tombés de nos jours au dernier degré de misère matérielle et d'abaissement moral. Ce spectacle d'êtres humains dont la race est condamnée à s'éteindre dans un laps de temps très court, ne manquera pas de vous causer une certaine émotion. Un peu plus loin, et touchant aux Ostiaks, vous rencontrerez d'autres tribus également près de disparaître ; on les nomme Télinghits. Les mœurs de ces diverses peuplades étant à fort peu près les mêmes, nous pouvons en présenter simultanément le tableau.

*
* *

Les Télinghits, appelés aussi Tatares forestiers, habitent la partie méridionale et la plus boisée du gouvernement de Tomsk, celle que sillonnent les contreforts de l'Altaï; les Ostiaks occupent le centre et le nord du même gouvernement et de celui de Tobolsk. C'est surtout dans les districts de Narym et de Kaïnsk qu'ils se trouvent confinés: ce que je vais rapporter de leurs mœurs s'applique particulièrement aux tribus de ces deux districts; les tribus du Nord, qui touchent aux Samoïèdes, ont un genre de vie et des usages sensiblement différents, mais plus misérables encore.

Ostiaks et Télinghits, de même que la plupart des indigènes sibériens, appartiennent à la race mongole et leur physique présente les caractères généraux de cette race: visage rond ou ovale, menton proéminent, nez plat, distance considérable entre les pommettes, yeux noirs ou gris, étroitement fendus, quelquefois obliques avec le coin extérieur ascendant; peau brune, cheveux noirs, rarement blonds, moustache et barbe rares; taille moyenne ou petite, avec le cou gros et court, muscles faiblement développés, épaules souvent trop larges. Ils sont restés païens, sans jamais accepter le mahométisme. Dans ce fait il faut voir sans doute la cause primordiale de leur décadence. Dans ces vingt dernières années, le chiffre de la population mahométane en Sibérie est resté à peu près stationnaire, tandis que les peuplades païennes fondent à vue d'œil. Les mahométans Kirghizes et Kalmouks, les vrais Tatares — dit Tatares de Kazan — forment partout des communes qui se distinguent nettement du reste de la population russe ou indigène, malgré les relations continuelles qu'ils ont avec elle. Les races mahométanes jouissent d'un bien-être inconnu aux pauvres moujiks et surtout aux païens, mais elles n'acceptent ni la religion ni les mœurs russes.

Depuis quelques années seulement, les Télinghits et les Ostiaks se sont laissés convertir à l'orthodoxie chrétienne; de zélés missionnaires les ont baptisés en masse, mais en les préparant si peu à ce changement de religion que les néophytes sont restés idolâtres dans l'âme, n'ont pas la moindre idée du christianisme et ne l'ont accepté que par forme ou par intérêt. A l'époque de cette conversion générale, chaque indigène reçut du linge neuf et un paletot d'étoffe grossière; ces cadeaux représentaient pour son esprit borné un avantage qui

l'engageait à rechercher le baptême. Aussi arriva-t-il souvent que des Ostiaks déjà baptisés vinrent demander aux missionnaires à l'être une seconde fois, disant que leurs habits étaient usés et qu'ils avaient envie d'un nouveau costume.

N'ayant reçu aucune notion de catéchisme, ces païens réputés convertis savent tout juste faire machinalement le signe de la croix; ils n'ont aucun respect pour les images de Jésus-Christ et de la Sainte Vierge; seul saint Nicolas, que les icones représentent sous les traits d'un vieillard à la longue barbe grise, est l'objet de leur vénération. Avant de partir pour la chasse et la pêche, ils viennent dans les églises, s'ils n'en sont pas très éloignés, et, ne comprenant pas la prière sans le sacrifice, ils achètent de petits cierges pour les faire brûler devant les images saintes; mais chacun d'eux en remettant le sien au serviteur de l'église, lui recommande de le placer, non devant la *femme* (c'est ainsi qu'ils appellent la Vierge), mais devant *le père Nicolas*.

Ces visites à l'église ne les empêchent nullement de faire des sacrifices à leurs idoles qu'ils tiennent toujours dans quelque recoin de leur demeure ou dans les forêts qui l'entourent. Ces sacrifices consistent en poissons ou en animaux (les premiers pris), en grains de blé ou noisettes, en quelques gouttes de lait ou d'eau-de-vie, enfin en petits lambeaux d'étoffes aux couleurs voyantes. La pêche ou la chasse est-elle mauvaise ? Toute leur colère retombe sur la petite divinité de bois qui a abusé de leur confiance, et, sans plus de cérémonie, on la jette à l'eau ou au feu, pour en prendre une autre.

Les Télinghits chrétiens enterrent leurs morts vêtus de leurs plus beaux habits, avec un bonnet de fourrure sur la tête; dans le cercueil ils mettent une pipe, un petit sac contenant du tabac, un peu d'orge en grains, quelques pièces de menue monnaie, une petite bouteille d'eau-de-vie et différents menus objets qui ont servi au défunt de son vivant; ils agissent ainsi dans la persuasion que tout cela lui sera nécessaire pour son long voyage d'outre-tombe. Les prêtres russes ont fait tout leur possible pour abolir cette coutume qui vient en droite ligne du paganisme; leurs efforts n'ont abouti à rien, et toutes les fois qu'on a recours à l'assistance de la police pour enterrer un indigène suivant le rite chrétien, il arrive qu'après le départ

du pope et des autorités, la famille s'empresse de déterrer le mort pour l'habiller et l'ensevelir une seconde fois d'après l'antique usage.

* * *

Chez les Ostiaks et les Télinghits la femme est considérée comme un être infiniment inférieur à l'homme ; à elle incombent les travaux domestiques les plus grossiers ; cependant, par un bizarre contraste, le mariage joue un grand rôle parmi ces peuplades et il y coûte si cher — toutes proportions gardées — qu'il est souvent une occasion de ruine complète pour le mari. Sauf quelques vêtements, la femme n'apporte aucune dot ; c'est au contraire le futur qui doit offrir aux parents de sa fiancée une certaine somme d'argent et des cadeaux ; ce tribut s'appelle le *kalym*. Les cadeaux consistent en bétail, étoffes, eau-de-vie et toutes sortes d'objets employés dans le ménage. L'importance du kalym dépend de la fortune du nouveau marié et des parents de la jeune fille ; dans tous les cas il est une très grosse charge. Il arrive fréquemment que le fiancé n'est pas en état de payer à la fois tout ce qu'on lui réclame et qu'il lui faut deux ou trois ans pour parfaire ce paiement ; pendant tout ce temps-là, il n'a pas le moindre droit sur sa future femme qui reste chez ses parents et même qui peut lui échapper, s'il se rencontre dans l'intervalle un épouseur plus riche. En pareille occurrence le prétendu évincé rentre en possession de ses présents.

Dans toutes ces négociations matrimoniales la jeune fille joue un rôle absolument passif, sans pouvoir faire la moindre objection au sujet du choix de son époux. Dès que le kalym est payé, on fait la noce (*baïga*), sans s'inquiéter de remplir la cérémonie religieuse du mariage, alors même que les nouveaux conjoints sont baptisés. La noce, agrémentée par les sons d'un instrument de musique qui rappelle la harpe, dure une semaine et plus ; toute la tribu y prend part. C'est encore le marié qui la paie, et elle lui coûte presque autant que le kalym, étant donnée la quantité incroyable de mangeaille et d'eau-de-vie que consomme la tribu affamée.

Dès le premier jour de cette orgie, le marié prend sa femme dans sa maison ; mais si elle lui déplaît, après quelques mois de vie com-

mune, il a le droit de la renvoyer à ses parents qui doivent lui rembourser quelque chose comme les trois quarts du kalym.

La cérémonie religieuse du mariage se fait, soit dans les dernières semaines de la première grossesse, soit en même temps que le baptême du nouveau-né.

De même que les mariages, les funérailles sont suivies de festins où tous les invités s'enivrent au dernier point. Pour toutes ces réjouissances, les indigènes font cuire une espèce de bière très capiteuse, mélangée de miel et renfermant beaucoup de houblon; ils ne savent pas fabriquer l'eau-de-vie et l'achètent aux Russes. La passion des boissons alcooliques leur est particulière, et de là vient leur pauvreté. La loi défend à quiconque d'ouvrir un cabaret et de faire le commerce de vodki à moins de 25 verstes des villages indigènes ; malheureusement elle reste lettre morte; le mercanti qui a intérêt à entretenir l'abrutissement des habitants — y compris du pauvre paysan venu de Russie — trouve moyen de faire le commerce prohibé et d'en tirer déloyalement de tels profits que tous les bénéfices de la chasse et de la pêche passent entre ses mains.

*
* *

Les Ostiaks et les Télinghits ne s'occupent point d'agriculture et se contentent de faire quelques provisions de foin pour nourrir leur bétail pendant l'hiver. Tous leurs revenus proviennent de la pêche, de la chasse, et de la récolte des noisettes destinées à alimenter la « conversation sibérienne » ; je parle de petites noisettes, dites de cèdre parce qu'elles croissent sur le pin (*Pinus cembra*) et que tout le monde en Sibérie croque du matin au soir, sans dire un mot. C'est à la fin du mois d'août et au commencement de septembre que se fait la récolte de ces noisettes de cèdre ; elle n'est abondante que tous les trois ans, et, chose plus curieuse, cette abondance coïncide toujours avec une mauvaise récolte de céréales.

La pêche dure toute l'année, à l'exception toutefois de la période où les rivières charrient des glaces : elle donne l'esturgeon, le sterlet, le brochet, le carassin et autres poissons qui abondent dans les grands cours d'eau sibériens. Les Ostiaks s'entendent merveilleusement à distinguer les places où l'eau de l'Ob est empoisonnée par

les détritus végétaux provenant d'affluents qui prennent leur source dans des marécages pestilentiels. Dans le district de Sourgout, cet empoisonnement est un fait à peu près général, et non seulement il a pour effet la destruction des poissons qui n'ont pas eu le temps de se sauver jusqu'au confluent de l'Irtych et de se réfugier dans les eaux pures de cette dernière rivière — lesquelles ne se mêlent à celle de l'Ob qu'à 200 kilomètres en aval du confluent — mais encore le même empoisonnement rend l'eau impropre à la boisson. Pour l'éprouver, les indigènes la laissent déposer dans un vase ; si elle est malsaine, il se forme un dépôt de couleur rouge. Ils se servent aussi d'un bois du pays, nommé le *tal*, qu'ils laissent flotter dans le fleuve ; si ce bois devient bleu, l'eau est bonne ; s'il reste blanc, elle est corrompue, il est dangereux de la boire et inutile d'y jeter les filets.

La chasse au gibier ordinaire dure toute l'année près des villes ou des villages ; canards sauvages, oies, cygnes, se trouvent en grand nombre sur les lacs et les rivières ; dans les forêts, se tiennent la gelinotte, le coq de bruyère, le lièvre et plusieurs espèces de cerfs ; mais la chasse aux animaux à fourrure, écureuils, zibelines, renards, ours, lièvres, hermines, loutres, castors, etc., se fait surtout en hiver, c'est-à-dire dans la saison où la bête s'est couverte d'un poil épais, long et fort.

Ni la pêche ni la chasse ne sont réglementées par l'Administration russe ; on extermine chaque année des masses de poissons et de gibier ; néanmoins pêcheurs ou chasseurs indigènes tirent un maigre profit de leurs fatigues et végètent dans une affreuse pauvreté. La chasse ne leur est fructueuse, en été, qu'à proximité des villes où le gibier frais peut être bien vendu ; il en est de même pour la pêche, car ils ne savent ni saler le poisson ni en préparer des conserves. En hiver, le poisson frais pouvant se conserver pendant des mois parce qu'il est gelé, et les animaux se couvrant de bonnes fourrures, le revenu des indigènes augmente, mais aussi quelle existence que la leur, et comme il faut être bien aguerri pour soutenir une campagne de plusieurs mois sur les glaces des grands fleuves ou dans les forêts vierges de la Sibérie !

Pour la pêche, ainsi que pour la chasse, les Ostiaks se forment en troupes de 5, 10 ou 20 hommes ; la pêche se fait en commun, le pois-

son capturé revient par part égale à tous les membres de la troupe. Au contraire le produit de la chasse appartient personnellement à chacun des chasseurs. Généralement les pêcheurs se tiennent assez près de leurs villages ; pourtant il n'est pas rare qu'ils s'en éloignent de 200 ou 300 verstes, à la recherche d'endroits moins fréquentés.

Les chasseurs poussent leurs campagnes à des distances bien plus grandes, et une fois arrivés au rendez-vous désigné, ils construisent avec du bois une sorte de magasin pour y déposer leurs bagages et leurs vivres; ils se dispersent ensuite à travers les forêts, chacun y travaillant pour son propre compte et revenant de temps en temps au magasin général pour y laisser les peaux des animaux tués et renouveler ses provisions. Celles-ci se composent simplement de biscuits en grossière farine de seigle, de thé en briques et d'un peu d'orge ou de sel ; le reste de l'alimentation est fourni par les rivières et les bois. C'est ainsi que les chasseurs passent cinq ou six mois de suite à la belle étoile, faisant de grands feux sur la neige durcie et dormant sur les cendres chaudes, risquant à chaque pas d'être dévorés par les bandes de loups, ou déchirés par l'ours, troublé dans son sommeil d'hiver [1].

[1] Dans la Sibérie centrale on chasse principalement l'écureuil qui devient gris en hiver et n'a que la queue noire; ces peaux sont connues dans le commerce sous le nom de *petit-gris*, et se payent sur place, d'après la qualité du poil, de 8 à 15 kopeks la pièce (0 fr. 32 à 0 fr. 60). La Sibérie entière fournit chaque année jusqu'à trois millions de ces peaux.

On rencontre la zibeline dans toute la Sibérie, et elle est très recherchée par les marchands et les chasseurs, mais le prix de cette fourrure varie extrêmement: dans le centre et au midi, le prix d'une pièce asssez bonne varie de 10 à 40 roubles ; au nord, le prix d'une seule peau atteint 150 et 175 roubles.

Le prix du renard varie également ; on peut avoir une bonne peau de renard rouge pour 5 roubles, tandis qu'une peau de ce qui s'appelle renard bleu, c'est-à-dire un renard presque noir avec des poils argentés sur le dos, est payée jusqu'à 200 roubles la pièce non tannée.

L'ours, le loup et le lièvre s'achètent comme fourrures à bon marché ; l'hermine, la loutre, le castor et la fouine sont assez chers.

Voici encore quelques prix de vente à Sourgout et Narym:

Zibeline (rare)		5 à 15 roubles
Renard bleu		12 à 30 »
Renard rouge	à cou gris	7 à 8 »
	à cou blanc	4 à 5 »
Ours		6 à 15 »
Hermine (rare)		15 à 18 kopeks

Malgré toutes ces souffrances, l'été est la saison la plus dure pour les indigènes qui ne sont pas agriculteurs ; c'est en été qu'ils doivent avoir recours au crédit chez les marchands ou chez quelques-uns de leurs compatriotes plus fortunés ; ces emprunts les tiennent dans une dépendance perpétuelle de leurs avides créanciers. Les produits de la chasse et de la pêche du prochain hiver sont chaque année achetés à vil prix par le marchand, qui commence par prélever sa créance antérieure, puis s'en crée aussitôt une nouvelle en vendant à sa victime quelques objets de rebut, un peu de farine pour soutenir son existence et celle de sa famille, de l'eau-de-vie aussi pour noyer son chagrin. Le pauvre Ostiak ne parvient jamais à se délivrer des griffes du mercanti qui l'exploite ignominieusement et le pousse à l'ivrognerie, — une hideuse ivrognerie qui consiste à boire pendant plusieurs jours et même plusieurs semaines consécutives, sans recouvrer un instant la raison. En russe on appelle cela *zapoï;* il va s'en dire qu'un pareil vice engendre une mortalité effrayante. Parfois vous verrez de vieux et incurables buveurs s'appliquer des chiquenaudes sur le bout du nez, ou les donner sur le bord d'un verre, et cela fait, ils vous diront gravement:

« Vous ne l'avez pas vu? Il était là. »

Il, c'est le diable. De là vient l'expression russe: boire jusqu'au petit diable, *piti do tchertikoff.*

D'autres maladies contagieuses déciment les indigènes sibériens, aussi bien les Vogouls, les Samoïèdes, les Toungouzes, etc., que les Ostiaks et les Télinghits. En première ligne, la syphilis, d'importation russe, dit-on, comme l'ivrognerie; elle est horrible chez ces peuples du Nord qui vivent entassés sous de misérables huttes, mangeant dans la même gamelle...

Le typhus et la petite vérole font aussi d'effroyables ravages, surtout chez les enfants, au point que des villages entiers disparaissent tout à coup. L'Ostiak qui craint le mercanti rapace et voleur, redoute

En Sibérie occidentale, comme en Sibérie orientale, les animaux chassés à outrance tendent à disparaître d'année en année.

Enfin les prix suivants donnent l'idée du bon marché du poisson sur les lieux de pêche:

Iazi (éperlan)	50 à 75 kopeks le poud	de 16 k. 240
Brochet	50 à 60 »	»

encore davantage le médecin russe; il n'existe, du reste, qu'un seul hôpital dans la région qu'il occupe, région plus étendue que la France; cet hôpital, confié à un jeune aide-médecin, est situé à Sourgout. Il y a aussi un médecin pour la même région, mais il demeure à Bérézov, c'est-à-dire à 1,000 verstes de l'hôpital. Dans tout ce territoire couvert de bois et de marécages, il ne se trouve non plus que deux écoles russes auxquelles les Ostiaks ne sont pas admis; deux autres leur sont réservées, mais elles ne comptent aucun élève. La plupart de ces êtres humains vivent comme des bêtes dans les forêts où le Russe n'a jamais pénétré. D'ailleurs le nom qu'ils portent est un mot tatare qui signifie *sauvage*[1].

Leur maison d'hiver est un trou creusé dans le sol et recouvert d'une voûte en branches d'arbres et en terre; elle n'est pas chauffée à l'intérieur; le feu destiné à la préparation de la nourriture s'allume devant la porte. Leur maison d'été consiste dans une hutte de forme conique, en branches d'arbres, feuillage et paille. Quand on navigue sur l'Ob, on voit de ces huttes sordides sur des radeaux flottants; ce sont des villages de pêcheurs. On rencontre fort peu de maisons en bois, dans le style russe; le gouvernement défend d'employer aux constructions le bois de cèdre, ou plutôt de pin, qui donne les fameuses noisettes.

Les Ostiaks s'habillent en hiver avec les plumes de l'oie sauvage et la peau du renne; en été, ils portent deux robes, l'une assez courte, l'autre descendant jusqu'aux genoux et nommée *verkhnitza*. Ils mangent le poisson cru, la viande crue — même celle de rat — tout cela sans sel; le sel coûte trop cher dans leur pays. Le pain leur est inconnu. Ils boivent le sang chaud des animaux.

Leur intelligence s'est tellement obscurcie que beaucoup d'entre eux ont oublié leur langue maternelle au contact des paysans sibériens. Un autre détail donne l'idée de ce qui se passe dans ces cerveaux atrophiés: l'habitude ostiake est de mettre de l'argent dans les poches des idoles; on peut, en cas de besoin, reprendre cet

[1] En 1887, une famille de Vogouls fut exhibée à l'Exposition d'Ekatérinebourg — non sans quelques peines : une épidémie qui sévissait alors sur ces tribus indigènes faillit rendre la chose impossible. On ne trouvait plus personne dans les villages.

argent, par exemple pour s'acheter du plomb et de la poudre de chasse, mais on ne manque jamais de le rendre à l'idole *avec les intérêts*.

Chose surprenante, en effet, cette race décrépite, qui travaille beaucoup plus par nécessité que par goût, est foncièrement honnête, a des mœurs pures, ne pratique pas le vol, et malgré sa misère paie ses impôts avec une exactitude scrupuleuse. Sans doute ils ne sont pas élevés — environ un demi-rouble par tête — mais ces gens-là sont si misérables[1] !

Leurs mœurs douces permettent de s'expliquer qu'un certain nombre d'unions aient été contractées entre eux et les Russes ; elles donnent des métis qui sont plus vigoureux peut-être, mais non moins stupides. Dans tous les cas, il s'est trouvé un pope pour recommander ces unions aux femmes slaves que les colons des bords de l'Irtych rendent malheureuses. Les épousant pour leurs économies, bien que plus vieilles qu'eux de quatre ou cinq ans, ils ne tardent pas à les délaisser tout en les obligeant à faire le travail du ménage, à élever les enfants, même à labourer. Ces façons d'agir qui rappellent les mœurs arabes sont inconnues des peuplades autochtones de la Sibérie[2].

Citerai-je ici sur la foi d'une brochure que la Cie Kourbatoff et Ignatoff met à la disposition de ses passagers, une anecdote qui prouve jusqu'à quel point les colons russes eux-mêmes sont encore dans un état primitif ?

En 1845, des plaintes ayant été portées contre l'Administration de la petite ville de Narym, un sénateur fut dépêché de Saint-Pétersbourg pour procéder à une enquête : on reprochait à cette Adminis-

[1] Voici quels sont les impôts perçus dans le district de Sourgout qui renferme environ 10,000 Ostiaks :

Impôts en nature (peaux, fourrures, etc)....	1250	roubles.
Impôts en argent :		
Pour le gouvernement	26	»
Pour les communes	500	»
Pour les routes et ponts . . .	2180	»
Pour les églises	616	»
Pour les veilleurs de nuit . .	203	»
TOTAL.	4775	»

[2] Stanislavski, *Notes manuscrites.*

tration d'être cruelle ; un incendie s'étant déclaré dans la maison d'un administrateur, les habitants avaient refusé de porter secours.

Apprenant la chose, deux soldats déserteurs prennent les devants, accourent à Narym, la poitrine couverte de croix « en papier », se donnent pour les aides du sénateur, écoutent les doléances des paysans, font comparaître aussi la municipalité, et finalement l'expédient à Tomsk sous bonne escorte et chargée de fers.

La farce se découvrit à l'arrivée du vrai sénateur, mais on eut toutes les peines du monde à faire entendre aux paysans qu'ils venaient d'être victimes d'une incroyable mystification.

On compte encore une vingtaine de mille Ostiaks et à peu près autant de Télinghits ; ces chiffres diminuent d'année en année. Ainsi disparaîtront bientôt deux races qui ont opposé une certaine résistance aux premiers conquérants de la Sibérie ; car le Cosaque Yermak — il y a de cela trois siècles seulement — se heurta tout d'abord à des princes ostiaks qui lui barraient le chemin. Leur soumission au tsar de Moscou n'eut pas pour conséquence l'accroissement du bien-être et le relèvement moral de leurs sujets ; quand un peuple est trop vieux, il faut qu'il meure. Une à une s'éteindront peu à peu les diverses souches de la grande famille mongole qui peuplent encore la Sibérie occidentale.

*
* *

Cette digression ne nous fera pas aimer le pays effroyable que traverse notre vapeur. Hâtons-nous donc de quitter Sourgout. Les nuages se dissipent un peu dans la matinée du 18 juin, et quelques rayons de soleil nous permettent de contempler sous un autre aspect cet Ob gigantesque, débordé sur ses deux rives et jusqu'à la distance de plusieurs kilomètres, à travers des forêts de saules rabougris : image atténuée peut-être, mais fidèle, des tableaux que le déluge a dû présenter aux premiers hommes. Elle devient plus ressemblante encore dans l'après-midi : les cataractes du ciel se déversent sur nos têtes, et l'obscurité devient telle, vers neuf heures du soir, que le pilote juge prudent de stopper pendant plusieurs heures à un dépôt de bois. Nous sommes pourtant au solstice ; il n'y

a plus de nuit sous cette latitude, le crépuscule du soir et celui du matin se rejoignent.

Le 19, le soleil reparaît avec le jour; il règne une chaleur d'orage. Nous rencontrons un village ostiak qui a évité l'inondation en s'installant sur un immense radeau. Vers onze heures le ciel se couvre de nouveau et un vent froid se lève. Puis voici un village samoïède ayant fort bon aspect, avec ses maisons de bois au style moscovite; on y dépose un passager, un Russe: que va-t-il faire là, le malheureux!

Un Ostiak

Une pluie diluvienne se remet à tomber dans l'après-midi, en même temps que le fleuve débordé prend une largeur si énorme qu'à certains endroits les rives, ou plutôt les lizières des forêts noyées cessent d'être visibles. Nous naviguons sur une véritable mer, dans une demi-obscurité qui donne à cette nature sauvage un cachet presque horrible.

Vers minuit on arrive à Timsk, gros village de deux cents maisons et possédant une église. Un autre orage épouvantable éclate sur nos têtes, mais la nuée qui crève est nettement limitée du côté de l'Orient, où elle forme un demi-cercle au-dessus de l'horizon: de

sorte que, dès une heure du matin, les premières lueurs de l'aurore, couleur d'or pâle, éclairent de teintes blafardes les flots limoneux de l'Ob et font ressembler le fleuve à une large coulée de mercure ou d'argent fondu. Ce lever de soleil fut vraiment merveilleux.

A Timsk nous avons pris un pope qui s'est mis à causer toute la nuit avec un étudiant, dans le salon commun, à haute et intelligible voix, sans s'inquiéter le moins du monde des dormeurs. Pardon de mentionner ce petit détail; mais ce n'est pas là un cas exceptionnel même en Russie d'Europe; on croirait vraiment que les Russes ne sont pas faits pour dormir comme les autres mortels.

Narym. Trois cents maisons. Beaucoup d'Ostiaks. Je réussis à décider l'un d'eux à se laisser photographier; celui-là est un brave, car il doit être convaincu que l'appareil braqué sur lui va le foudroyer; aussi reçoit-il 30 kopeks pour récompense de son dévouement. « Ce qu'il va se griser ! » me dit alors un de nos aimables compagnons de route, le lieutenant Jalaïevsky (des Cosaques du Baïkal).

Ici nous prenons à bord un médecin de Tomsk, M. Matkiévitch, venu malgré son âge au-devant de sa fille, une toute jeune et charmante personne qui arrive de Moscou. Ainsi voyagent les demoiselles russes, seules ou non, sans risque ni souci d'aucune sorte. La végétation se modifie d'heure en heure sur les bords de l'Ob ; on sent que nous descendons rapidement vers la zone chaude et habitable de la Sibérie. A Youkovo (dépôt de bois), nous pouvons faire une promenade de deux heures dans une forêt superbe, bien à l'abri de toute inondation. Malheureusement elle est infestée de mouches et la chaleur est presque suffocante. Quel changement de climat en moins de deux jours !

Le 22 juin, après une nuit blanche occupée à se porter des toasts — il paraît que c'est l'usage — le vapeur accostait enfin son apponte-ment de Tomsk à cinq heures du matin. Le soleil était déjà haut sur l'horizon et dardait sur cette ville poussiéreuse des rayons brûlants.

CHAPITRE V

TOMSK. — COUP D'ŒIL SUR LA SIBÉRIE

De temps à autre les journaux vous apprennent que M. tel ou tel a été exilé à Tomsk pour un méfait quelconque. Cette grande ville de 40,000 âmes est en effet un lieu de déportation, et l'un des moins désagréables de la Sibérie. Les personnes qui doivent l'habiter, « par ordre du gouvernement, » n'ayant pas commis de grands crimes (plus vous êtes dangereux ou coupable, plus lointain est votre exil), ne sont pas étroitement surveillées et jouissent d'une liberté relative. Les plus à plaindre sont les écrivains habitués à vivre de leur plume; il leur faut trouver autre chose, sauf à mourir de faim. Mais à part l'obligation de séjour, l'Administration supérieure les laisse parfaitement tranquilles. C'est au point qu'elle ignore souvent leurs domiciles; le général R..., de passage en ce moment même, ne s'en montra pas peu surpris. Il fallut quelques recherches pour trouver d'inoffensifs exilés politiques avec lesquels il désirait s'entretenir. Ce relâchement de la surveillance administrative fut cause, raconte-t-on ici, d'une aventure bizarre et qui n'est pas très vieille: un déporté de droit commun, pour vol ou escroquerie, trouva moyen, sous un faux nom, de prendre du service dans les bureaux du gouverneur, et en quelques années, son zèle et son intelligence le portèrent au poste très envié de chef de la police! Il méritait vraiment de n'être pas découvert; mais il le fut.

Tomsk est la capitale intellectuelle de la Sibérie; seule de toutes les villes sibériennes, elle possède une Université, qui sera inau-

gurée cette année même (1888), le jour anniversaire de S. M. l'Impératrice. Ce sera une grande fête pour nombre de Sibériens qui se lamentaient depuis des années de n'avoir pas leur Université, comme Moscou, Pétersbourg, Kazan, Kieff, Kharkhoff, etc. Désormais ils seront heureux ; après un demi-siècle d'attente, l'objet de leurs rêves ne leur échappera pas.

Le projet de fondation d'une Université sibérienne remonte effectivement à l'année 1803, date à laquelle l'empereur Alexandre Ier, cœur généreux et souverain libéral, promulgua un oukase dans ce sens. Le Demidoff de l'époque donna aussitôt 100,000 roubles pour

L'Université de Tomsk

l'œuvre, mais les événements politiques s'opposèrent ensuite à sa réalisation. Jusqu'en 1850 la Sibérie ne posséda que trois gymnases, à Tobolsk, Tomsk et Irkoutsk.

Le mouvement de libéralisme qui marqua les débuts du règne d'Alexandre II réveilla les espérances des Sibériens soucieux du développement intellectuel de leurs provinces si éloignées du cœur de l'empire. On sait les causes majeures qui coupèrent court brusquement aux projets de réformes. Ce fut vers l'année 1865 que se manifestèrent nettement, peut-être pour la première fois, les craintes du « séparatisme sibérien » ; du moins on agita ce spectre, reconnu depuis lors imaginaire, car si le Sibérien aime *passionnément* son pays d'origine, il n'a nullement la pensée de demander le divorce avec la Russie européenne. Cette situation, cet état d'esprit ne

furent pas bien compris au lendemain de l'insurrection de Pologne; pendant dix ans, pas un mot ne fut dit en faveur de l'émancipation intellectuelle de la Sibérie.

En 1875, le général Kaznakoff fut envoyé à Omsk en qualité de gouverneur général de la Sibérie occidentale. Bien connu pour son libéralisme, il dit, avant de partir, à l'empereur: « Je ne pourrai rien faire dans ce pays, parce que l'instruction y manque. Il me faut une Université. » Alexandre II ordonna d'en faire le projet. Grande fut la joie des Sibériens et l'on ne peut se faire une idée des flots d'encre

Le Théatre de Tomsk

qui coulèrent dans les journaux russes à propos de la décision impériale.

Le projet fut dressé et remis au comte Tolstoï, ministre de l'Instruction publique. Alors se posa la question suivante : où construire ce projet? A Tomsk, à Omsk ou ailleurs ? Une Commission en délibéra et choisit Tomsk, ville centrale qui réunissait du reste toutes les sympathies sibériennes. Le gouvernement alloua un million de roubles ; de riches sibériens, MM. Sibiriakoff, Tsiboulsky, etc., donnèrent 500,000 roubles, et les travaux furent commencés.

Malheureusement, au cours de ces travaux, la guerre de Turquie éclata, puis se fomentèrent les complots nihilistes, Alexandre II fut assassiné : une réaction naturelle se produisit. L'Université s'était construite; elle possédait déjà une bibliothèque, un bibliothécaire, voire un recteur. Il ne lui manquait que d'être ouverte. Quel parti allait

prendre le gouvernement? Katkoff ne se gênait pas pour dire dans son journal que « le parti révolutionnaire sibérien trouverait des cadres dans la nouvelle Université » ; il était donc nettement hostile à son installation officielle. Aussi les Sibériens ne vivaient plus; leurs transes étaient affreuses et ils n'osaient rien écrire, de peur de cette riposte : « Vous voyez! les voilà qui s'agitent! »

Enfin l'événement prouva que ces terreurs étaient vaines. Satisfaction partielle fut donnée à Katkoff, en ce sens qu'une nouvelle Commission décida que l'Université de Tomsk posséderait pour l'instant une seule faculté, celle de médecine, les trois autres — philologie, droit et mathématiques — étant réservées pour l'avenir. Mais l'essentiel, au dire des Sibériens les plus sages, est que le premier pas soit fait; puisqu'ils sont heureux, je le suis aussi.

Après cette longue dissertation universitaire, je n'aurai pas l'outrecuidance de promener le lecteur à travers les rues de Tomsk; rien de remarquable à mentionner, sauf un vaste théâtre, une cathédrale en construction depuis plus d'un demi-siècle, et, si l'on veut, le très grand nombre de maisons en bois. Ce genre de bâtisses est le même pour toutes les villes sibériennes; qui en connaît une les a toutes vues.

Nous emploierons plus utilement les loisirs d'une villégiature de deux jours, au bord du Tom, en jetant un coup d'œil d'ensemble sur la contrée que nous traversons. Le point où nous sommes arrivés marque une séparation complète, au point de vue du mode de voyager, entre deux régions dont l'une rentre déjà dans la sphère d'action européenne, dont l'autre échappe encore à l'énergie pleine et entière de cette action. A ce point de vue spécial des moyens de transport, Tomsk se trouve actuellement à la limite économique de l'Europe et de l'Asie.

Nous serons ainsi conduits à aborder le premier examen du grand projet conçu sous le nom de *Transsibérien*.

Le XIXe siècle a vu s'accomplir une véritable révolution dans le mode d'existence des êtres humains et des peuples.

Cette révolution, en grande partie du moins, est la conséquence

de deux découvertes capitales : celle de la vapeur et celle de l'électricité.

L'invention de l'électricité, qui n'a pas dit son dernier mot et se perfectionne, s'étend tous les jours, a engendré la rapidité des informations à grande distance ; on pourrait dire l'instantanéité : un télégramme lancé sans arrêt intermédiaire ferait en moins d'une seconde le tour du globe ; dans la pratique, il lui faut seulement quelques heures.

De même une conversation n'exige plus désormais qu'un appel au

La Cathédrale de Tomsk

téléphone, qui la transmet sans dérangement à plusieurs kilomètres, et même plusieurs centaines de kilomètres.

L'invention de la vapeur a eu pour résultat la construction de machines qui décuplent, les unes la vitesse des transports, les autres la puissance de la main-d'œuvre humaine.

Quelqu'un a eu l'idée géniale d'aligner à la surface du sol, plus ou moins nivelé au préalable, deux bandes de fer ou d'acier parallèles, et d'y faire rouler une locomotive : ce jour-là les chemins de fer ont été créés. En même temps la marine, l'industrie, l'agriculture se voyaient transformées par l'adaptation progressive à leurs besoins d'une quantité incalculable de machines fixes.

Parmi celles-ci, un certain nombre ont pour objet spécial de faciliter les diverses opérations que comporte toute modification impor-

tante du relief terrestre : ainsi la vapeur a produit à la fois le moteur qui rapetisse les distances et les engins secondaires qui servent à préparer le fonctionnement de ce moteur.

Il ne faut donc pas s'étonner si le développement des voies de communication a pris, dans ces cinquante dernières années, un prodigieux essor. En possession d'outils inconnus des générations antérieures, toutes les nations civilisées se sont mises à l'œuvre résolument, parfois même avec une hâte fébrile et peu mesurée ; la vieille Europe, les États-Unis du Nouveau-Monde se sont couverts de voies ferrées ; jamais on n'a construit plus de routes ordinaires ou de canaux destinés à la navigation intérieure ; les isthmes mêmes, séparant les océans et les mers, n'ont pas rebuté l'audace d'hommes particulièrement entreprenants ; et si d'éclatants mécomptes sont survenus dans l'une de ces colossales entreprises, on doit les imputer bien moins à l'excessive hardiesse du projet qu'à des considérations étrangères à l'art de l'ingénieur. Du reste le percement du canal de Suez prouve assez que cet art était à la hauteur des difficultés du Panama.

Parmi les grandes œuvres accomplies dans le domaine des chemins de fer, celles-là frappent davantage l'imagination des hommes, qui ont eu pour théâtre des régions lointaines, peu connues ou même peu habitées, et qui ont reculé les limites de la civilisation. Il faut citer :

1° Le Grand-Central Américain, long de 6,000 kilomètres qui réunit New-York et San-Francisco, traverse l'Amérique du Nord d'un océan à l'autre, et en a permis le peuplement rapide en vertu de l'adage yankee : *Le chemin de fer doit précéder le colon;*

2° Dans les mêmes conditions de construction et le même but colonisateur, le *Nord-Pacifique*, réunissant Chicago à Olympia, l'*Atlantique-Pacifique* réunissant New-Tork à Wilmington et San-Francisco, enfin le *Sud-Pacifique* reliant ces dernières villes à la Nouvelle-Orléans ;

3° Dans des conditions plus difficiles encore, la grande ligne Canadienne qui joint Québec et Montréal à New-Westminster et Vancouver;

4° Le chemin de fer transcaspien, qui se développe sur une lon-

gueur de 1,700 kilomètres entre le rivage oriental de la mer Caspienne et Samarcande, l'antique capitale de Tamerlan, traversant d'affreux déserts d'alluvions et de sables, et formant un trait d'union, longtemps jugé impossible, entre le Sud de l'Europe et la mystérieuse Asie centrale, le Boukhara, le Ferghana, le Pamir.

Je mentionnerai aussi le réseau ferré de l'Hindoustan, qui dépasse aujourd'hui 6,000 kilomètres et représente le plus grand effort pacifique en matière de domination coloniale; la ligne de Buenos-Ayres à Santiago, appelée à relier la République Argentine au Chili, et qui s'apprête à franchir l'énorme chaîne des Andes; et enfin, parmi les entreprises qui sont encore à l'état de projet, le chemin de fer de l'Asie-Mineure, qui, reliant Constantinople à Bagdad et au golfe Persique, raccourcirait sensiblement la route des Indes; le Transsaharien, qui rattacherait à l'Algérie les possessions françaises du Sénégal, Tombouctou et la riche vallée du Niger, et constituerait au point de vue des obstacles à vaincre, sinon du résultat à obtenir, une seconde édition du Transcaspien.

A cette liste est venu s'ajouter un projet de chemin de fer, conçu depuis quelques vingt ans, certain désormais de recevoir une exécution prochaine, et qui dépasse en grandeur comme en difficulté tout ce qui s'est fait jusqu'à ce jour : je veux parler d'une ligne qui partirait de l'Oural, s'y embranchant au réseau russe européen, pour traverser la Sibérie dans toute sa longueur et se terminer au Pacifique. Cette ligne monstre mesurerait de 8 à 9,000 kilomètres !

Il y a trois ans, au retour d'un voyage à Merv, tout ému des grandes choses que j'avais vu s'accomplir dans ce pays naguère inaccessible, à la porte de l'Afghanistan, c'est-à-dire des Indes anglaises, j'écrivais ces lignes :

« Quiconque a visité sérieusement la Russie, et étudié de près la force d'expansion qui fait craquer ses frontières, en revient convaincu qu'à cette race slave, pleine de vitalité et de sauvage énergie appartiendra un jour — bientôt peut-être — l'empire de la terre. »

Ce qui va se passer en Sibérie n'est pas fait pour modifier cette impression. Là aussi, comme dans les steppes turkmènes, le gouvernement de l'empereur Alexandre III a conçu un colossal dessein,

appelé à bouleverser l'équilibre de l'univers; au chemin de fer transcaspien, exécuté par les ingénieurs russes dans des conditions de vitesse qui ont, à la stupéfaction de l'Europe, déplacé soudainement le centre de gravité de l'empire, va succéder l'ouverture d'un autre railway cinq fois plus long, qui traversera l'Asie entière.

Nulle voie ferrée au monde ne soutiendra la comparaison avec ce Transsibérien, qui se développant dans les interminables plaines

Baie de la Corne d'or, a Vladivostok

des gouvernements d'Orenbourg, Tobolsk, Omsk et Tomsk, franchissant les plus larges fleuves, l'Irtych, l'Ob, l'Yénisséi, contournera la pointe méridionale du lac Baïkal, s'élèvera sur les hauts plateaux de la Transbaïkalie, escaladera vers Tchita la chaîne des monts Yablonoï, gagnera ensuite la vallée de l'Amour pour la descendre jusqu'au confluent de l'Oussouri, et remontera ce dernier cours d'eau pour aboutir enfin à l'arsenal maritime de Vladivostok.

Cette œuvre, immense par elle-même, ne sera pas moins considérable par ses résultats; l'examen de la région traversée par la future ligne permet de les apprécier, et en même temps de comprendre les raisons d'ordres divers qui motivent, qui nécessitent même une entreprise aussi gigantesque.

DIFFÉRENTES ZONES SIBÉRIENNES

La Sibérie avec une superficie de 13 à 14 millions de kilomètres carrés, embrasse près de 30° de latitude, et se subdivise elle-même en plusieurs zones correspondant aux divers climats, aux différentes végétations ou aux principaux accidents du sol; à ces zones correspondent à leur tour, avec plus ou moins de précision, les confins de plusieurs gouvernements. Il est indispensable de faire connaître avec netteté ces divisions naturelles et politiques, de dissiper tout malentendu sur le sens d'expressions employées couramment, comme celles-ci : Sibérie occidentale, Sibérie orientale, Sibérie septentrionale, Sibérie centrale, Sibérie méridionale.

Parcourons d'abord à vol d'oiseau le continent asiatique, du Nord au Sud, à partir des rivages de l'Océan Glacial qui se tiennent généralement au-dessus du 77° parallèle, jusqu'à la frontière chinoise qui serpente autour du 50° parallèle, en courbes de quelques milliers de kilomètres, depuis la presqu'île de Corée jusqu'aux massifs montagneux de l'Altaï et du Thian-Chan. Nous rencontrerons successivement la zone déserte des toundras, celle également déserte, ou à peu près, des marécages ou des petits bois chétifs et sans valeur, celle des forêts puissantes, susceptibles d'être exploitées par l'homme, parsemées de prairies fertiles et propres à la culture des céréales.

L'aire de la toundra, qui est la moins étendue, borde l'Océan Arctique sur des profondeurs très inégales et qui semblent augmenter progressivement avec l'âge de la Terre, comme si les dépendances du pôle Nord empiétaient de siècle en siècle sur le domaine de l'homme; mais ses contours assez capricieux ne s'étendent pas au-dessous du cercle polaire. Des herbes, des mousses et des *lichens* composent toute la végétation de ces solitudes glacées, ternes, silencieuses.

La seconde zone, qu'un naturaliste pourrait, devrait même confondre avec la troisième sous l'appellation commune de *zone fores-*

autre caractère physique frappera notre attention : ces grandes plaines présentent une pente générale qui est dirigée au Sud-Est au Nord-Ouest ; elles forment un véritable plan incliné qui s'appuie sur l'arête faîtière du continent asiatique, Altaï, Sayane, monts Yablonoï, et Stanovoï ; en même temps, ce plan incliné est partagé en deux parties distinctes par le fleuve Yénisséi : à l'Ouest de ce fleuve, et si l'on excepte les contreforts de l'Altaï qui se prolongent très loin sur sa rive gauche, toute la Sibérie est plate, basse, couverte d'alluvions, de terres grasses, d'étangs, de marécages ou de *prairies tremblantes ;* à l'Est du fleuve, la plaine change de caractère, devient ondulée, caillouteuse, et par places hérissée de collines abruptes ; ce contraste des deux régions est frappant et justifie dans une certaine mesure l'ancienne division administrative du pays en deux gouvernements généraux séparés par l'Yénisséi : ceux de la Sibérie occidentale et de la Sibérie orientale.

En résumé, nous venons de faire une fiction qui consiste à partager le sol sibérien par un quadrillage à grandes mailles, suivant le parallèle et suivant le méridien : d'une part le littoral de l'Océan Glacial, puis le soixante-dizième degré, le soixantième, la frontière chinoise prolongée par la limite des steppes kirghizes, découpent les zones qu'il conviendrait d'appeler la Sibérie du Nord, la Sibérie centrale, la Sibérie méridionale, zones que différencient avant tout la température, la densité de la végétation, les conditions d'habitabilité ; d'autre part la chaîne de l'Oural, le fleuve Yénisséi, le littoral du Pacifique délimitent la Sibérie occidentale presque entièrement plate et très souvent marécageuse, au midi comme au septentrion, et la Sibérie orientale généralement accidentée au Nord, sauf peut-être dans la région des toundras, couverte au Sud de montagnes ou de hauts plateaux que découpent les vallées encaissées des nombreux tributaires de la mer Glaciale et du Grand Océan.

Pour le savant, le géologue, le naturaliste, les six régions formées par notre quadrillage offrent sans doute un intérêt égal ; au point de vue économique, celles du Midi, l'une horizontale, l'autre montueuse, qui constituent la Sibérie méridionale, possèdent seules le climat compatible avec l'établissement d'une colonisation sérieuse. Les autres zones trop voisines du pôle, trop froides à l'époque

actuelle et qui paraissent se refroidir encore de siècle en siècle, échappent désormais à l'activité humaine; le commerce, à part celui des fourrures, n'y prendra jamais un développement important; les industries minières, à supposer qu'elles viennent à bout

FEMMES YAKOUTES

des difficultés que présentent les travaux souterrains dans un sol éternellement gelé, ne pourraient supporter les frais de transports qui se chiffrent par milliers de verstes; l'agriculture elle-même ne rend pas ce qu'elle coûte; à Yakoutsk, par exemple, le blé ne donne pas un grain pour un.

Seule la Sibérie méridionale, où des étés chauds et fécondants succèdent régulièrement aux rigueurs d'un hiver de six à sept mois,

présentent les conditions requises pour la réussite des cultures de première nécessité (froment, orge, seigle, avoine, etc.), l'installation de différentes industries métallurgiques, la création d'une colonie nombreuse et florissante [1]. Le long couloir qu'elle forme, de l'Oural au Pacifique, est pour ainsi dire une grande route tracée par la nature à travers le continent asiatique : au Nord comme au Midi de cette route, s'étendent des espaces à peu près fermés, inabordables, d'une part les steppes kirghizes prolongées par les solitudes de la Mongolie ; de l'autre, les forêts vierges de la Sibérie centrale, que les Cosaques de la conquête ont bien pu parcourir pour éviter le contact des populations agglomérées plus au Sud, mais qui n'en opposent pas moins, depuis la soumission de ces peuplades autochtones, une série de barrières infranchissables au commerce.

Ce rôle que la Sibérie méridionale peut être appelée à jouer comme trait d'union entre l'Europe et l'Asie, l'importance qu'elle prendra un jour comme voie de transit, apparaissent plus nettement si l'on remarque l'orientation des principaux cours d'eau qui la traversent.

En même temps cet examen rapide mettra tout de suite en évi-

[1] La mortalité y est assez considérable jusqu'à présent, mais néanmoins la proportion des cas de longévité est peut-être plus forte qu'en aucun pays du monde.

Voici, par exemple, un extrait des tables de mortalité pour le gouvernement d'Yénisséisk, en 1886 :

La population est de.	442.996	habitants
La mortalité en 1886 est de . . .	18.976	»

Elle est maximum au mois d'août, pendant les fortes chaleurs (1,480 hommes et 1,321 femmes), et minimum en hiver.

La liste des vieillards morts à plus de 80 ans (dans le courant de la même année) paraît surtout intéressante à citer :

De 81 à 85 ans.	137
85 à 90	117
90 à 95	73
95 à 100	35
100 à 105	8
105 à 110	10
110 à 115	2
115 à 120	1
120 à 125	2
TOTAL.	385

dence les principaux obstacles semés le long de cette zone sibérienne, qui a servi de voie d'écoulement à plusieurs migrations de peuples asiatiques.

HYDROGRAPHIE DE LA SIBÉRIE MÉRIDIONALE

Quatre bassins fluviaux se partagent l'étendue de la Sibérie méridionale : ceux de l'Ob, de l'Yénisséi, de la Léna et de l'Amour. Les trois premiers de ces fleuves portent leurs eaux à l'Océan Glacial ; le quatrième est tributaire de l'Océan Pacifique. Mais le fait capital, au point de vue politique et économique, consiste dans l'orientation de leurs cours.

Le fleuve Amour descend des hauts plateaux de Transbaïkalie et roule son flot de l'Ouest à l'Est, sauf dans sa partie inférieure qui oblique brusquement au Nord, pour aboutir au port de Nikolaievsk. La navigation à vapeur fonctionne pendant quatre à cinq mois entre le bourg de *Strétensk*, situé non loin de Nertchinsk, et le port de Nikolaievsk auquel le plus grave reproche à faire est celui d'occuper une latitude trop septentrionale. Toutefois les inconvénients du coude de l'Amour sont atténués par l'existence d'un affluent qui vient du sud, l'*Oussouri*, et reste navigable pour les paquebots de moyen tonnage jusqu'à près de 400 verstes de Vladivostok. Si donc cette distance relativement minime était, dans un avenir prochain, franchie en chemin de fer, on voit que la Transbaïkalie, c'est-à-dire le cœur même du continent asiatique, communiquerait par une double voie avec la mer d'Okhotsk et la mer du Japon.

L'Ob joue à l'Occident le même rôle que l'Amour à l'Orient ; il rend les mêmes services au point de vue des communications de la région de l'Altaï avec l'Europe. Après avoir, au sortir de ce pâté montagneux, suivi le méridien jusqu'à la hauteur de Tomsk, l'Ob s'infléchit brusquement vers l'Ouest et décrit une immense courbe qui se termine au village de *Samarova*, à partir duquel, gonflé des eaux de l'Irtych, il reprend son cours vers le Nord. Cette dernière rivière, elle aussi, ne cesse pas de couler dans la direction du Nord-Ouest, depuis

523226 A

la frontière de Chine jusqu'à Tobolsk. L'un et l'autre cours d'eau, ainsi que plusieurs de leurs affluents navigables durant les cinq mois de belle saison, constituent donc des routes naturelles qui relient la région ouralienne à la Sibérie occidentale. Les Russes les ont déjà mises à profit et nous avons eu occasion de mentionner le nombre des bateaux à vapeur qui les sillonnent.

En résumé, on peut dire que la partie Ouest comme la partie Est de la Sibérie méridionale, c'est-à-dire la région de Tobolsk, Omsk, Tomsk, celle de l'Altaï, une moitié de la Transbaïkalie (notamment le district de Nertchinsk), les provinces de l'Amour et de l'Oussouri, sont dotées par la nature de débouchés importants, excellents pendant une partie de l'année, et que l'industrie russe, secondée par le gouvernement, a déjà utilisés dans une certaine mesure.

Les bassins fluviaux de l'Yénisséi et de la Léna se trouvent moins heureusement disposés pour relier avec les autres parties du monde le centre de la Sibérie, et cela par le seul fait qu'ils occupent cette région centrale. Ces deux grands fleuves coulent du Sud au Nord dans un Océan éternellement fermé par les glaces. Ni l'un ni l'autre ne peut être considéré comme une artère commerciale bien assurée entre l'Europe et l'Asie. De hardis marins anglais viennent d'en faire l'expérience pour l'Yénisséi, plus abordable que la Léna; leur tentative a échoué après un premier succès. Un bateau à vapeur, parti de Londres au mois de mai 1887, put franchir la mer de Barentz, passer le détroit de Kara, pénétrer dans l'Yénisséi et le remonter jusqu'à la ville d'Yénisséisk ; il y écoula ses marchandises, prit un nouveau chargement et redescendit le fleuve après quelques semaines, fin juillet, pour revenir en Angleterre par le même itinéraire maritime. Les glaces qui avaient arrêté Willoughby, Burrough et tant d'autres chercheurs du fameux « passage du Nord-Est », furent clémentes au capitaine Wiggins à ce premier voyage ; mais l'année suivante, la même bonne fortune ne favorisa point les commerçants que l'empereur de Russie avait encouragés dans leurs efforts par la suppression des droits de douane ; une gelée précoce les retint prisonniers dans le fleuve même, en pleine toundra, les condamnant ainsi à un épouvantable hivernage. On conçoit bien, sans plus d'explications, que

des opérations commerciales de quelque importance ne s'accommodent point de pareils aléas [1].

L'unique moyen d'établir une liaison entre les bassins centraux de l'Yénisséi et de la Léna, et les bassins de l'Ob et de l'Amour, serait d'utiliser des affluents latéraux, de les rendre navigables, de creuser des canaux de jonction. On y a songé pour l'Yénisséi ; mais la latitude élevée des seules rivières qui se prêtent à une semblable jonction, le *Ket* et le *Kass*, diminue singulièrement la valeur économique des travaux engagés. Quant au bassin de la Léna, tous les milliards de la terre ne suffiraient pas à le réunir par une voie navigable à l'un de ses voisins. Comme aperçu général, quand on quitte Tomsk pour se diriger vers l'Amour, tous les fleuves, toutes les rivières qu'on rencontre sont disposés normalement à la route ; elles descendent du Sud au Nord, des pâtés montagneux qui forment la frontière de Chine. On juge si cette orientation transversale, appelée à favoriser un jour les exploitations minières qui s'installeront dans ces montagnes, a nui, au contraire, depuis des siècles, au transit *longitudinal* qui aurait pu s'établir de l'Orient à l'Occident de l'Ancien-Monde, suivant cette zone sibérienne partout fertile, saine et habitable. La gêne résultant de cette multiplicité de cours d'eau perpendiculaires a dû être bien grande, même à l'époque où le voisinage des Russes n'inspirait aucune crainte au gouvernement de Pékin, pour détourner une partie des relations commerciales par les interminables déserts de la Mongolie. Cette gêne subsiste et se continue de nos jours avec une intensité croissante, et il faut la considérer comme le point de départ, sinon la cause déterminante, des études ordonnées en juin 1887, pour la construction du Transsibérien. Dans cette partie médiane de la Sibérie méridionale, limitée à l'Ouest par la ville de Tomsk, à l'Est par le petit port de Strétensk, le transit entre l'Europe et l'Extrême-Orient subit les plus longs retards pendant la belle saison. Une route carrossable unit actuellement ces deux points *terminus* de la navigation fluviale ; elle mesure près de 3,000 kilomètres. On peut déjà se faire une idée des avantages que présenterait dans cette lacune inaccessible aux paquebots, l'établissement d'un chemin de fer.

[1] La même expédition a réussi en 1890. Qu'arrivera-t-il en 1891 ? Nul ne le sait.

Mais une œuvre pareille, fût-elle même limitée à ces 3,000 kilomètres, sera si difficile, vu l'éloignement et différentes autres circonstances, coûtera donc tant de millions et de centaines de millions, que des motifs de premier ordre, c'est-à-dire de nature telle qu'un gouvernement s'incline devant eux sans les discuter, doivent en réclamer impérieusement la prompte exécution.

Il en est ainsi, en effet ; la construction du Transsibérien est exigée par des considérations d'ordre stratégique, politique et économique ; les premières se rapportent à la sécurité extérieure de l'empire, les secondes à la colonisation proprement dite, les troisièmes au développement agricole, industriel et commercial du pays.

LA FRONTIÈRE DE CHINE

La Russie est limitrophe de la Chine depuis le plateau du Pamir, « Toit du Monde », jusqu'au Grand Océan, sur une étendue d'environ 12,000 kilomètres. Depuis le Pamir à la chaîne du Tarbagataï, la frontière appartient à la région de l'Asie centrale ; au-delà du Tarbagataï elle est exclusivement sibérienne.

L'allure générale des montagnes qui s'élèvent sur son parcours offre deux caractères parfaitement tranchés et pour ainsi dire opposés, dans la section comprise entre le massif du Pamir et celui de l'Altaï, et dans celle qui fait suite à ce dernier massif. On voit d'abord une succession de chaînes parallèles, orientées de l'Est à l'Ouest, l'Alaï, le Trans-Alaï, le Tchian-Chan, l'Alataou ; le Tarbagataï lui-même n'est que faiblement incliné du Nord-Ouest au Sud-Est. Entre ces diverses chaînes s'ouvrent de larges vallées à pente simple ou à pente double, mais dont le col est d'un accès relativement facile. Ces vallées sont des routes ouvertes pour passer d'un empire dans l'autre; elles ont été suivies autrefois par des migrations de peuples venus de l'Orient. La vallée de Kachgar, arrosée par le fleuve Tarim, conduit dans le bassin supérieur du Syr et la riche province du Ferghana ; la vallée de Kouldja mène dans le gouvernement de Sémiretchie (ou des *Sept-Rivières* qui portent leurs eaux au lac Balkhach) ; la vallée de Zaïsane, à pente unique, laisse librement couler l'Irtych Noir des

hauts plateaux de la Mongolie dans les plaines de la Sibérie occidentale.

Le pâté montagneux de l'Altaï, qui jette vers le Sud-Est plusieurs ramifications considérables et parallèles aux chaînes précédentes, a dû jouer, comme le Pamir, un rôle important dans la formation du relief asiatique, car il est l'origine d'un changement brusque dans l'orientation des soulèvements qui partagent l'Asie en diagonale. Les monts Sayane qui se prolongent vers le Nord-Est, puis les chaînes qui enclavent la haute cuvette du lac Baïkal, puis les monts Yablonoï (monts des Pommiers), Stanovoï (chaîne dorsale), et toutes les arêtes qui découpent l'énorme plateau du bassin supérieur de la Léna, forment pour ainsi dire une longue succession de vagues alignées non plus de l'Ouest à l'Est, mais du Sud-Ouest au Nord-Est, à 45° et 50° d'inclinaison sur le méridien.

En quittant la brèche de Zaïsane, la frontière chinoise qui jusqu'alors a coupé normalement les chaînes parallèles de l'Asie centrale, suit à peu près la ligne de partage des eaux jusqu'à la vallée de l'Yénisséi ; dans toute l'étendue de l'Altaï, aucune grande rivière, aucun col facile ne pourrait servir soit à une migration paisible, soit à une attaque de vive force. Il n'en est pas de même pour cette vallée du plus long des fleuves sibériens, dont les sources sont situées en Chine ; ici la délimitation a été mal faite ; la frontière naturelle est marquée non par la crête des monts Sayane, mais par la chaîne du Tannou-Ola qui court de l'Ouest à l'Est entre la rivière Tchoulychmane et le lac Kosogol.

Un peu au-delà de la brèche qui livre passage aux eaux de l'Yénisséi, la frontière s'incurve, quitte la direction Nord-Est pour s'infléchir vers le Sud-Est et dès lors se remet à couper normalement un grand nombre d'arêtes montagneuses orientées vers le Nord-Est. On constate donc la présence de plusieurs autres brèches, dont les principales sont celle de la *Sélenga*, puissant affluent du Baïkal, et celle de la rivière *Onone*. Si l'on voulait ici encore procéder à une rectification fondée sur les accidents orographiques, il faudrait l'appuyer sur la chaîne du *Khan-Khou-Kheï* ou *Bogdo-Ola*, et ne serait plus seulement une annexion de territoires incultes, arides, presque inhabités ; il s'agirait pour la Chine de céder Kiakhta, Ourga, villes

très importantes situées sur la grande route d'Irkoutsk à Pékin, et aussi quelques centaines de mille kilomètres carrés du riche bassin de la rivière Argoun. A peine ai-je besoin de dire qu'une cession de cette importance n'est aucunement convoitée par le gouvernement russe ; il n'y a même jamais pensé.

La rivière Argoun, l'une des deux branches du Haut-Amour, sert de frontière jusqu'à son confluent avec l'autre branche, la Chilka, qui descend des plateaux de Transbaïkalie. Le fleuve Amour, formé par la réunion de ces deux cours d'eau, sépare ensuite les deux empires jusqu'au confluent de l'Oussouri, qui remplit la même fonction jusqu'au lac Khanka ; enfin un tracé arbitraire, qui ne respecte même pas les divisions hydrographiques et laisse à la Chine le cours supérieur du *Souifoun*, la rivière de Vladivostok, traverse l'angle Sud-Est de la Mandchourie et rejoint le littoral de la Corée près de la ville chinoise de *Khoun-Tchoun*.

Un fleuve, si large soit-il, n'a jamais constitué une barrière naturelle, et encore moins une barrière stratégique ; on peut donc dire qu'entre le lac Dalaï-Nor et l'Océan, la limite fluviale des deux empires n'est qu'une limite politique et conventionnelle. Dans toute cette région, si les gouvernements voulaient s'en rapporter aux indications de la nature, il faudrait, ou bien que la Russie rendît à la Chine ces districts de l'Amour et du littoral, dont la conquête remonte à trente ans à peine, ou bien que la Chine abandonnât encore le bassin de la grande rivière Soungari, c'est-à-dire une province de 600,000 kilomètres carrés, avec plusieurs millions d'habitants ; or, il est clair qu'on ne peut songer à ces solutions amiables ni à Pékin ni à Saint-Pétersbourg.

En résumé, il existe à l'Occident de la frontière russo-chinoise plusieurs brèches naturelles qui ont déjà livré passage à des migrations humaines ; mais aujourd'hui ces brèches, séparées du cœur de la Chine par d'immenses étendues de déserts, ne sauraient être utilisées, pour une attaque de part ni d'autre ; il n'y a donc pas à s'en préoccuper au point de vue de la conservation de la puissance russe en Asie centrale, comme en Sibérie méridionale.

La brèche de la Sélenga, celle de l'Onone, conduisent de Mongolie en Transbaïkalie, c'est-à-dire dans une région tellement accidentée

qu'un petit nombre de défenseurs hardis et agiles tiendraient tête facilement à des assaillants dix fois plus nombreux. Une invasion chinoise n'est pas à craindre de ce côté. Les mêmes brèches mènent aussi de Transbaïkalie en Mongolie, pays plat où la défensive n'offre guère de ressources ; il n'y a pas plus de 1,500 verstes entre Kiakhta et Pékin par la route de poste dont les stations sont administrées dès aujourd'hui — même celle de Pékin — par des employés russes. C'est une raison de plus d'avoir pleine confiance dans la valeur des postes moscovites qui entourent le Sud du Baïkal : non seulement la Transbaïkalie n'est pas menacée, c'est elle qui menace.

Tout autre est la situation le long de l'Amour et de l'Oussouri. La frontière, sur un parcours de 3,000 kilomètres, est ouverte des deux côtés, et ce n'est un mystère pour personne — sur les lieux du moins — que les Russes, encore très peu nombreux dans ces parages, n'y sont pas les plus forts.

Étant donnée cette infériorité, un choc est-il à craindre entre les deux empires? La construction d'un Transsibérien diminuera-t-elle les chances de guerre ?

Pour permettre au lecteur de se faire opinion sur ces questions un peu lointaines, il ne sera pas inutile de présenter ici un très court exposé des relations antérieures de la Russie et de la Chine dans ce coin si mal connu de l'Extrême-Orient ; celles-ci se lient intimement à l'histoire de la conquête de la Sibérie.

LA CONQUÊTE DE LA SIBÉRIE

Peu d'événements historiques peuvent se comparer, pour la hardiesse, à la conquête de ce territoire sibérien, plus vaste que l'Europe; il a été non seulement conquis, mais découvert par une poignée de partisans intrépides, *moins hommes que démons*, et qui n'avaient même pas de boussoles.

Jusqu'à la fin du XVIe siècle, on n'eut que des notions très vagues sur la contrée située à l'Est de l'Oural. La conquête du royaume de Kazan mit les Russes en relations avec les Tatares qui l'habitaient, et leur apprit qu'elle était divisée en plusieurs royaumes indépen-

dants. Le Khan d'un de ces royaumes, Etigher, se vit bientôt attaqué, fut vaincu par Ivan le Terrible et paya tribut jusqu'à sa mort. Son successeur, Koutchoum, était un grand patriote et un terrible guerrier : il porta sa résidence à *Sibir* ou *Isker*, sur l'Irtych, refusa de payer le tribut et tua l'envoyé du Tsar. A dater de ce jour commence la série des faits extraordinaires qui doivent venir à bout de la résistance des peuples sibériens. Ivan le Terrible ne fait rien lui-même pour punir son barbare vassal ; mais il donne l'Oural et les pays attenant à son versant oriental aux frères Strogonoff, avec mission de fonder des villes, des forteresses, et de défendre la Russie contre les Tatares. La vie était complètement libre dans le nouvel État ; des masses de serfs ou de malfaiteurs qui cherchaient leur salut dans la fuite, s'y réfugièrent. Entre autres se présenta une bande de brigands commandée par Yermak Timofeief ; les Strogonoff l'accueillirent avec empressement et lui proposèrent de soumettre la Sibérie. La petite armée d'Yermak, composée de 800 hommes, traversa l'Oural, construisit des embarcations sur la rivière de Taghilsk, descendit la Toura, prit la première ville tatare qu'elle trouva sur son chemin, *Tchinghi-Toura* (aujourd'hui Tiumen), et y passa l'hiver (1580).

Au printemps suivant, elle descendit le Tobol, puis l'Irtych, rencontra l'armée de Koutchoum et la mit en déroute. Aussitôt tous les princes ostiaks et tatares vinrent faire leur soumission. Yermak leur imposa un tribut de fourrures, de zibelines surtout, et sa conquête achevée, il chargea cinquante Cosaques commandés par un de ses compagnons, Jean Koltzo, d'aller à Moscou la déposer aux pieds du Tsar, en lui demandant pardon de ses brigandages. Ivan le Terrible pardonna, proclama Yermak prince de la Sibérie, nomma un gouverneur militaire pour administrer les territoires soumis pendant que le conquérant continuerait ses prodiges. Si la fortune lui devint contraire, s'il fut à son tour surpris et battu par Koutchoum sur les bords de l'Irtych, où il se noya, le recul de la conquête ne fut que momentané : le branle était donné, on connaissait la faiblesse numérique des tribus indigènes et leur éparpillement sur des espaces trop vastes pour leur permettre une résistance sérieuse ; la marche en avant fut reprise avec ténacité ; une nouvelle cité russe, Tobolsk, s'éleva près de l'an-

cienne Sibir; les Cosaques descendirent l'Irtych jusqu'au confluent de l'Ob, remontèrent l'Ob jusqu'à la rivière Ket, découvrirent que cette rivière prend sa source non loin d'un autre affluent de l'Yénisséi, le Kass, transportèrent à travers bois leurs barques dans le lit de ce dernier cours d'eau, gagnèrent ainsi l'Yénisséi et le suivirent à la remonte jusqu'au confluent de la Toungouska supérieure, autrement dite Angara, s'engagèrent enfin dans ce dernier grand fleuve et cinquante ans après les premières victoires d'Yermak, ayant reconnu et soumis la moitié occidentale de la Sibérie (d'autres bandes avaient opéré plus au Nord en suivant également les rivières qui permettent de courts « portages »), ils plantaient le drapeau russe au confluent de l'Angara et de l'Oka, Bratski-Ostrog.

Ces mêmes Cosaques après une pointe dans la direction d'Irkoutsk remontaient ensuite la rivière Ilim, affluent de l'Angara, jusqu'à l'emplacement de la bourgade actuelle d'Ilimsk, puis gagnaient par terre la Léna, évitaient ainsi les agglomérations bouriates situées plus au Sud, descendaient le plus puissant des fleuves sibériens jusqu'à Yakoutsk et soumettaient les Toungouses, les Yakoutes nomades et clairsemés, se rabattaient ensuite sur la Transbaïkalie par le cours de l'Olekma, prenaient à revers les Bouriates d'Irkoutsk, les attaquaient vers le milieu du XVIIe siècle, sous la conduite du légendaire Pakhaboff, et leur inspiraient une telle terreur que les malheureux Mongols passèrent la frontière chinoise par dizaines de mille et n'osèrent revenir que trente ou quarante ans plus tard; encore n'ont-ils réoccupé que le midi de leurs anciennes possessions, les districts de Balagansk, d'Irkoutsk et la partie méridionale de celui de Nijné-Oudinsk; ils n'osèrent pas revenir à la latitude de Bratski.

En même temps les bandes qui avaient tourné la Transbaïkalie par la rivière Olekma, prenaient possession du Haut-Amour; l'Ataman Khabaroff parvint le premier au bord du fleuve chinois, à l'endroit même où fut fondée la ville d'Albazine; en ce point se produisit le premier contact des envahisseurs russes avec le Céleste-Empire. Là aussi, pour la première fois, l'œuvre de conquête subit de graves péripéties; après un demi-siècle de réflexion, les Mandchoux sortirent de leur apathique indifférence, attaquèrent la nouvelle ville, la prirent et la brûlèrent, emmenèrent prisonniers à Pékin plusieurs

centaines de Cosaques dont les descendants habitent aujourd'hui encore un quartier spécial de la capitale, pratiquent toujours la religion chrétienne et possèdent même un évêque orthodoxe. Albazine fut reprise aux Mandchoux peu de temps après, mais bientôt intervint le traité de Nertchinsk (1689) qui rendit à la Chine tout le bassin de l'Amour. Un siècle seulement s'était écoulé depuis les débuts de l'invasion ; la Sibérie entière, y compris le Kamtchatka, avait été parcourue et soumise par de petites troupes d'aventuriers sans peur — sinon sans reproche, — agissant d'eux-mêmes, par leur inspiration propre, sans mandat officiel, sans aucune instruction du gouvernement qu'ils servaient; leur génie seul conçut le plan de campagne qui vint à bout, avec un succès constant, des difficultés les plus graves.

Quel était ce plan? Peu de mots suffiront à l'expliquer.

Aussitôt qu'un parti de Cosaques, en marche vers l'Orient, voyait approcher l'époque où la navigation est suspendue par les frimas, il se repliait sur la petite citadelle en bois, l'*ostrog*, qui avait été sa base d'opération, ou bien, si le temps lui manquait, il s'établissait sur place et construisait pour hiverner un *zimovio* (du mot *zima*, hiver), poste fortifié en forme de blockhaus, isolé, sans enceinte continue. L'année suivante, il avait le loisir de le remplacer par un ostrog, c'est-à-dire par une vraie forteresse, avec tours et murailles protégées en haut par un mâchicoulis. Quelquefois, aussitôt arrivés près d'un centre indigène, la construction de l'ostrog était le premier souci des envahisseurs: la légende raconte, par exemple, que le *kremlin* d'Yakoutsk (parfaitement conservé) fut bâti en une nuit (vers l'année 1640) avec les bois approvisionnés par les habitants pour leurs propres maisons. Ces malheureux Yakoutes furent stupéfaits le lendemain à la vue de cette habitation d'un genre nouveau pour eux, et qu'ils ont adoptée depuis pour les dépôts de leurs plus riches fourrures.

Dans tous les cas, l'ostrog une fois construit, des individus moitié marchands, moitié brigands, déportés, déclassés de toutes sortes, qui suivaient les Cosaques sous le nom de *akotchié liudi* (hommes amateurs) élevaient quelques *izbas;* puis on faisait venir de Russie des laboureurs qui créaient un village *en dehors* de l'enceinte forti-

fiée; enfin le Tsar de Moscou prenant le village sous sa protection, envoyait un *voïvode* pour l'administrer.

Voïvode est un très vieux mot slave, commun aux langues russe, polonaise, bulgare, etc., qui s'écrit en russe *voevoda* et devrait s'écrire en français voiévoda ou *voiévod*. Il tire son origine du verbe russe *voevati*, guerroyer. L'officier (*prikatchik*) investi de ce titre était le chef militaire, et en même temps le gouverneur civil du nouveau territoire, quelquefois énorme, annexé à l'empire; il recevait le tribut des indigènes. Mais sa nomination suivait toujours l'établissement définitif de la domination cosaque; tant que ces bandes de volon-

Tours de l'Ostrog de Bratski (1631)

taires entreprenants rôdaient à la recherche d'une piste favorable — j'ai déjà dit qu'elles n'avaient pas de bousssoles! — c'était à leurs risques et périls; si elles se faisaient battre, cet échec n'atteignait pas l'honneur du Tsar, qui, dans le fait, ne s'occupait en rien de leurs faits et gestes.

Sous Pierre le Grand, dans la première moitié du XVIIIe siècle, la Sibérie fut divisée en cinq provinces relevant d'un gouverneur général et administrée par des vice-gouverneurs; chaque province était partagée entre les voïvodes. Leur autorité, leur indépendance, leur tyrannie même diminuèrent progressivement; une Administration régulière les remplaça peu à peu à la tête des principaux centres. Enfin au commencement de ce siècle, ils furent définitivement supprimés en Sibérie, comme ils avaient depuis longtemps disparu de la

Russie d'Europe. En même temps (1822), le territoire sibérien reçut une nouvelle division administrative: deux gouverneurs généraux furent créés, l'un pour la Sibérie occidentale (capitale Omsk), l'autre pour la Sibérie orientale (capitale Irkoutsk). L'extrême frontière, vers le Pacifique, était marquée par le district de Nertchinsk; toutes les provinces du bassin de l'Amour (à l'aval du confluent de la Chilka et de l'Argoun) faisaient partie de l'empire chinois.

Il faut aller jusqu'au milieu du siècle actuel pour assister à la reprise des rives du Haut-Amour, abandonnées par le traité de Nertchinsk à une époque où leur possession n'offrait à la Russie qu'un médiocre intérêt. Obligée par l'extension même de sa puissance asiatique d'avoir un débouché sur le Grand Océan, elle n'hésita pas à s'emparer par la force des positions fluviales et maritimes qui lui étaient nécessaires. Mais l'ancien système cosaque ne fut pas réédité cette fois contre une nation autrement redoutable que les Toungouses et les Bouriates; en 1854 le célèbre Mouraviof descendit le fleuve Amour avec une flottille de guerre et une armée, chassa devant lui presque sans effusion de sang la population chinoise et les autorités affolées; le principal adversaire des soldats russes fut précisément ce vide complet fait autour d'eux par les habitants; des détachements aventurés dans la province de l'Oussouri manquèrent de vivres, moururent de faim en partie, furent réduits à se nourrir de chair humaine et, chose plus effroyable, à se décimer par la voix du sort.

La Chine, surprise en pleine paix par cette attaque imprévue, aurait-elle essayé ensuite un retour offensif? Il est permis de le croire. Mais en ce moment même elle se trouvait aux prises avec la France et l'Angleterre. La Russie bénéficia fort intelligemment de cette guerre dite « de l'opium », et au moment même où les troupes anglo-françaises entraient dans Pékin (1860), elle se fit concéder d'abord par indivis, puis en toute propriété, la région littorale dite « de l'Oussouri » qui s'étend de l'embouchure de l'Amour aux frontières de la Corée.

Ce traité de 1860 a-t-il laissé à Pékin des souvenirs douloureux, même des regrets? On le saura un jour. Dans tous les cas, si le gouvernement chinois ne nourrit pas la secrète pensée de ressaisir

ce qui lui a été enlevé un peu à l'improviste, il prend du moins ses précautions en vue de repousser une agression nouvelle. C'est ainsi que, par son ordre, une masse de colons mandchoux ont été expédiés dans le voisinage de la frontière russe et ces colons ont reçu, grâce à des instructeurs allemands, une organisation militaire analogue à celle des Cosaques moscovites : de nombreux postes fortifiés ont été élevés, des villes et d'innombrables villages sont sortis de terre, un excellent réseau de routes sillonne aujourd'hui la Mandchourie, et l'on aura une idée exacte de cet effort qui remonte à une quinzaine d'années, quand j'aurai dit, d'après les évaluations de généraux russes, le chiffre approximatif de cette population de colons transportée avec femmes et enfants : *Douze millions*[1] ! Cet exode accompli sans secousse donne une vraie mesure de la puissance d'expansion et de la solide organisation administrative de ce peuple chinois, si fort par sa masse et que les autorités sibériennes se gardent bien de considérer comme « une quantité négligeable ».

Du côté des Russes, conserver les positions conquises est l'unique désir, mais ce désir est formel, péremptoire et ne souffre aucun accommodement. Le premier examen d'une carte montre que l'empire de Russie, quarante fois plus étendu que l'empire d'Allemagne, manque de frontières maritimes, et, manquant d'eau, est également privé d'air, étouffe, ne peut respirer ; la mer Baltique, gelée en hiver, ne constitue qu'un débouché intermittent ; la mer Noire n'est encore, comme la Caspienne, qu'un lac russe ; au Nord, l'Océan Glacial est à jamais fermé par les glaces. L'expédition de Nordenskjöld ne prouve que la hardiesse de l'explorateur suédois ; la route qu'il a pu suivre dans le cours de deux années heureuses, en vue des côtes de la Sibérie du Nord, s'est refermée derrière lui ; aucun débouché n'existe, assuré et constant, pour le commerce ou pour une flotte de guerre, sur cette énorme étendue de rivages qui commence près du cap Nord pour atteindre le détroit de Behring, se prolonger à la pointe méridionale du Kamtchatka, contourner ensuite la dangereuse mer d'Okhotsk et descendre vers le Midi jusqu'aux

[1] Je donne ici l'évaluation *minima*. Quelques auteurs parlent de *trente millions*.

bouches du fleuve Amour. A cette embouchure se rencontre le premier port à peu près praticable durant quelques mois, Nikolaievsk ; mais la température moyenne y est beaucoup trop basse, la période de gel trop prolongée, pour qu'il puisse être considéré comme un débouché de sérieuse importance.

Il faut descendre à 600 milles marins plus au Sud pour trouver la seule porte de sortie ou la seule fenêtre que la Sibérie possède sur l'Océan Pacifique ; encore n'est-elle pas ouverte pendant l'année entière ; bien que la latitude soit à peu près celle de Marseille, la rade de Vladivostok reste encombrée de glaçons, et conséquemment inabordable, pendant quatre à cinq mois d'hiver. Il est certes permis de rêver meilleur mouillage ; mais les Russes qui ne possèdent rien dans la presqu'île de Corée, doivent s'en contenter, pour le moment du moins, et c'est ce qu'ils font. Depuis quarante ans qu'ils se sont rendus maîtres de ces provinces littorales, ils ont fait de ce port un arsenal qui présente pour eux, toutes proportions gardées, l'importance de celui de Sébastopol dans la mer Noire. C'est assez dire qu'en tout état de cause et quelles que soient dans l'avenir les intentions du gouvernement de Pékin, la Russie ne saurait renoncer à aucun prix, même s'il s'agit pour elle de soutenir une grosse guerre, à la possession de Vladivostok.

Or deux causes principales rendraient aujourd'hui cette guerre sinon impossible à soutenir, du moins extrêmement coûteuse :

1° L'éloignement ;

2° L'insuffisance de la population sibérienne.

La difficulté de traverser l'Asie par terre, en suivant le couloir de la Sibérie méridionale, c'est-à-dire en évitant les déserts du Nord comme ceux du centre de ce continent, est actuellement encore tellement grande, que tout le commerce européen à destination des provinces de l'Amour, préfère la voie maritime : il ne faut guère que cinquante à cinquante-cinq jours aux paquebots à grande vitesse partis d'Odessa pour effectuer le voyage de Vladivostok, tandis qu'un voyageur muni de passeports officiels, circulant avec toute la célérité possible, mettra près de trois mois pour franchir, tant en chemin de fer et en bateau à vapeur qu'en voiture particulière, l'itinéraire de 10,000 verstes que jalonnent les villes de Moscou, Nijni-Novgorod,

Perm, Tiumen, Tomsk, Irkoutsk, Strétensk et Khabarovka ; un corps de troupes important ne met guère moins de six mois, et s'il s'agissait d'expédier cent mille hommes, il faudrait presque l'année entière.

La création d'un chemin de fer transsibérien modifiera du tout a tout cette fâcheuse situation.

La faiblesse numérique de la population dans la région de l'Amour n'est compensée qu'en partie par l'organisation militaire qui fonctionne à l'Orient du lac Baïkal, sous les yeux d'un gouverneur général investi du droit de vie et de mort. Ce ne sont partout que colonies de Cosaques dont les membres savent aussi bien, sinon mieux, manier le fusil et la lance que la charrue. Le mode de répartition de ces habitants, semi-laboureurs, semi-guerriers, peut leur donner aussi, au moment d'une agression, une force de cohésion remarquable, mais la supériorité du nombre n'en reste pas moins acquise aux Chinois, et elle est écrasante.

Nous sommes amenés à faire le compte exact de la population sibérienne, en distinguant avec tout le soin possible, celle qui appartient à la Sibérie méridionale. A cet effet, commençons par définir les limites précises qu'il semble convenable d'attribuer à cette dernière région.

LIMITES ET POPULATION DE LA SIBÉRIE MÉRIDIONALE

Une ligne conventionnelle tracée à travers bois, près du soixantième parallèle, limite vers le Nord ce long ruban de territoires où doivent se concentrer les efforts de la colonisation ; mais la puissance, la valeur industrielle de ces bois et aussi l'habitabilité du pays décroissent insensiblement à mesure que la latitude augmente. On comprend donc que la détermination de la ligne en question offre une grande incertitude et dépende de certaines données étrangères au climat lui-même ; ces données sont hydrographiques, orographiques ou économiques.

Il existe actuellement, nous le savons déjà, un chemin de fer qui franchit l'Oural central et relie les villes de Perm, Ekatérinebourg et

Tiumen; il se continue par un service de bateaux à vapeur qui descendent l'Irtych jusqu'au confluent de l'Ob et qui remontent l'Ob jusqu'à Tomsk. La plus grande partie de cet itinéraire fluvial traverse une région marécageuse et absolument stérile ; au-delà du parallèle de Tobolsk, à l'exception de quelques localités ouraliennes, il n'existe pas de terres cultivées, et les soi-disant villes de Samarova, Sourgout, Narym, indiquées quelquefois en gros caractères sur les cartes, ne sont que de pauvres villages. Tobolsk même qui fut pendant deux siècles et demi la capitale de la Sibérie, est une cité sans commerce, située dans un district sans agriculture et dont la pêche seule nourrit les habitants. On doit considérer cette capitale déchue comme marquant l'angle Nord-Ouest de la Sibérie méridionale, et son parallèle, le cinquante-huitième, comme la limite extrême des territoires plus ou moins accessibles à la colonisation.

Ce parallèle rencontre l'Ob à la hauteur de la rivière Ket, qu'un canal récemment creusé unit à la rivière Kass et au bassin de l'Yénisséi. Là encore il existe un assez grand district de terrains stériles entre cette voie de communication et le cours du Tchoulym, situé plus au Sud ; mais elle paraît avoir une importance suffisante pour qu'on la considère aussi comme figurant l'extrême limite de la Sibérie colonisable.

Nous arrivons ainsi, sans quitter le cinquante-huitième degré de latitude, à la ville d'Yénisséisk, non loin de laquelle se trouve le confluent de la Toungouska supérieure ou Angara. La moitié inférieure du cours de cette grande rivière, serpentant autour du parallèle de Tobolsk, borde le pied des contreforts qui descendent des monts Sayane; elle les sépare des plaines inhabitées situées sur la rive droite et forme ainsi la limite naturelle de la zone méridionale.

Au-delà du coude que forme l'Angara, cette limite peut être figurée par une ligne droite, tracée toujours suivant le cinquante-huitième parallèle et qui rejoindrait le fleuve Léna un peu au-dessus de la petite ville de Kirensk. Ensuite je propose d'adopter pour frontière le cours même de ce fleuve jusqu'à Yakoutsk, et enfin la route carrossable qui joint cette ville au port d'Aïane. Sans doute ce tracé remonte beaucoup au Nord, mais d'une part il limite les hauts plateaux aurifères qui sont exploités actuellement dans les bassins des

rivières Olekma et Vitim ; d'autre part, il constitue l'unique voie de communication, praticable été comme hiver, entre la région d'Yakoutsk, les mines d'or et le littoral du Pacifique.

Vers l'Occident, la Sibérie méridionale est bornée par l'Oural d'abord, puis par une suite ininterrompue de hauteurs qui forment un lien parfois peu apparent, mais toujours réel, entre cette chaîne ouralienne et la grande arête montagneuse qui partage l'Asie en deux versants. Cette suite de hauteurs, orientées de l'Ouest à l'Est avec une légère inclinaison sur le méridien, prolonge les monts Tarbagataï à peu près en ligne droite, jusqu'aux districts d'Orsk et d'Orenbourg ; sur son versant Nord l'écoulement des eaux se fait soit dans l'Irtych, fleuve sibérien par excellence, soit dans une foule de petits lacs ou étangs qui parsèment sa rive gauche ou qui jalonnent par endroits le plateau séparatif des deux versants.

Sur le versant Sud, l'écoulement a lieu du côté des steppes kirghizes, soit dans des lacs, soit dans des déserts de sables où l'eau est absorbée souterrainement, soit enfin dans le bassin du Syr-Daria.

Cette ligne de partage des eaux paraît donc constituer la limite naturelle de la Sibérie et de « l'Asie centrale », l'une et l'autre dépendances de l'empire russe.

Au-delà du Tarbagataï et du côté de l'Orient, la frontière Sud de la Sibérie n'est autre que la frontière chinoise, qui, traversant la vallée du Haut-Irtych, suit assez exactement les crêtes de l'Altaï et des monts Sayane, contourne la pointe méridionale du Baïkal et les plateaux montueux de Transbaïkalie, pour rejoindre vers le lac Dalaï-Nor la rivière Argoun, affluent du Haut-Amour, descendre ces cours d'eau jusqu'au confluent de l'Oussouri, remonter celui-ci jusqu'au lac Khanka et se terminer à l'Océan, près du port de Vladivostok. Entre ce point et la station navale d'Aïane, on compte plus de 2,000 kilomètres de côtes, à vol d'oiseau ; les limites continentales n'embrassent pas moins de 24,000 kilomètres, dont le tiers environ est commun avec l'empire chinois.

La Sibérie méridionale étant ainsi définie par ses contours, je vais faire connaître sa population ; on verra ainsi qu'elle n'est pas, tant s'en faut, la contrée inhospitalière dont l'imagination des romanciers a fait le tableau le plus fantaisiste. « Assez longtemps les étrangers,

ne possédant que des notions fort incertaines sur les régions transouraliennes, se sont représenté toute la Sibérie comme un pays couvert de neiges et de glaces éternelles, que les seuls et uniques Samoïèdes traversaient dans leurs traîneaux attelés de chiens, tout en buvant à petites gorgées l'huile de foie de morue et en livrant bataille à des régiments entiers d'ours blancs [1]. » Cette légende doit disparaître ; à peine exacte pour les régions polaires, elle est complètement fausse pour la zone parfaitement habitable et habitée dont nous nous occupons. Mais pour faire le compte exact de ses habitants, il est indispensable de donner au préalable un aperçu des divisions administratives.

La Sibérie, qui forma d'abord un seul gouvernement, avec Tobolsk pour capitale, puis deux gouvernements généraux, ceux de la Sibérie occidentale et ceux de la Sibérie orientale, avec Omsk et Irkoutsk pour centres, a reçu une répartition nouvelle depuis les récents progrès de la Russie en Asie centrale et dans le bassin de l'Amour (1864). Il y a encore un gouvernement général de Sibérie orientale, mais avec des limites différentes ; quant à l'expression de « Sibérie occidentale », elle n'existe plus dans le langage officiel. Le territoire de l'ancienne Sibérie occidentale comprend aujourd'hui deux gouvernements, ceux de Tobolsk et de Tomsk, *rattachés* aux ministères de Saint-Pétersbourg et administrés par de simples gouverneurs ; la chaîne de l'Oural qui forme la séparation naturelle de l'Europe et de l'Asie sert de démarcation politique dans sa partie septentrionale ; partout ailleurs, à partir du soixante-deuxième degré de latitude, elle fait partie des gouvernements européens de Perm, d'Oufa et d'Orenbourg qui débordent au loin sur son versant oriental. Enfin la partie Sud de l'ancien gouvernement général dont Omsk était la capitale, jointe à d'immenses espaces appartenant géographiquement à l'Asie centrale, constitue actuellement sous le nom de gouvernement général des steppes, une nouvelle province dont cette même ville d'Omsk est le chef-lieu administratif. Il est donc exact de dire qu'une partie de l'ancienne Sibérie se trouve incorporée à l'Asie centrale, ou qu'une partie de l'Asie centrale est rattachée à la

[1] Stanislavski, *Notes manuscrites*.

Sibérie; mais ce fait n'a pas d'autre importance, attendu que le gouverneur général des steppes n'entretient pas plus de rapports avec celui du Turkestan (chef-lieu Tachkent) qu'avec ses voisins du Nord.

L'Yénisséi ne forme plus la limite de la Sibérie orientale; cette limite est aujourd'hui située à quelques centaines de verstes plus à l'Ouest et court à peu près parallèlement au fleuve. Le lac Baïkal, son affluent septentrional, le Verkhné-Angara, la rivière Vitim et la chaîne des Stanovoï terminent à l'Est ce gouvernement général, le plus vaste de tous et le plus peuplé.

Enfin, les nouveaux territoires de l'Amour et de l'Oussouri, réunis à la Transbaïkalie et à une longue bande côtière qui s'étend jusqu'au détroit de Behring et comprend la péninsule du Kamtchatka, constituent un troisième gouvernement général, celui de l'Amour et du Littoral (en russe Priamourskaia Oblast), dont le chef-lieu est Khabarovka.

Nous n'avons pas à discuter les mérites et les inconvénients de ces divisions plus ou moins provisoires; nous devions seulement les connaître pour procéder par ordre et arriver méthodiquement au dénombrement de la population qui habite la Sibérie méridionale.

Elles permettent de dresser la liste des sous-divisions, c'est-à-dire des districts (okrougs), en distinguant ceux qu'embrasse, en totalité ou en partie, la zone étudiée, et ceux qui sont situés en dehors des limites naturelles de cette zone. Sans entrer dans tous les détails, nous résumerons dans le tableau ci-dessous les chiffres de populations et de superficies relatifs à la Sibérie méridionale:

DÉSIGNATION DES PROVINCES appartenant géographiquement A LA SIBÉRIE MÉRIDIONALE	SURFACE (Kil. carrés)	POPULATION (1890)
I. — PROVINCES APPARTENANT ADMINISTRATIVEMENT A L'EUROPE		
Une partie du gouvernement de Perm	86.000	1.200.000
» » d'Orenbourg . . .	155.000	662.000
	241.000	1.862.000
II. — PROVINCES APPARTENANT ADMINISTRATIVEMENT A L'ASIE CENTRALE		
Une partie du gouvernement de Tourgaï	20.000	60.000
» » d'Akmolinsk	200.000	200.000
» » de Sémipalatinsk. .	400.000	520.000
	620.000	780.000
III. — PROVINCES APPARTENANT A LA SIBÉRIE PROPREMENT DITE		
Une partie du gouvernement de Tobolsk	263.000	1.060.000
» » de Tomsk	693.000	930.000
Gouvernement gl de la Sibérie Orientale		
Une partie du gouvernement d'Yénisséisk	317.000	432.000
» » d'Irkoutsk.	613.000	410.000
» » d'Iakoutsk.	750.000	140.000
Gouvernement général de l'Amour et du Littoral		
Tout le gouvernement de Transbaïkalie.	600.000	486.000
Toute la Province de l'Amour.	350.000	150.000(?)
Une partie de la province du Littoral.	453.000(?)	200.000(?)
TOTAUX.	4.900.000	6.450.000
Pour la Sibérie proprement dite. . . . . ;	4.039.000	3.808.000

Il résulte de l'examen des chiffres ci-dessus dont quelques-uns sont approximatifs, sans s'éloigner beaucoup de la vérité :

1° Que la superficie de la Sibérie méridionale est environ neuf fois et demie supérieure à celle de la France ;

2° Que la densité moyenne de la population s'y élève à 1,32 habitant par kilomètre carré (un peu plus de 13 habitants par 1,000 hectares, ou par carré de 10 kilomètres de côté).

Cette densité varie du reste avec la longitude, dans la zone même qui nous occupe.

Près de l'Oural, dans la région européenne (administrativement), elle atteint son maximum qui est de 7,7 habitants par kilomètre carré $\left(\frac{1.862.000}{241.000}\right)$.

Puis, dans le voisinage des steppes kirghizes, elle descend brusquement à 1,25 $\left(\frac{780.000}{620.000}\right)$, tandis que plus au Nord, sous la même latitude (gouvernement de Tobolsk), elle est encore de 4 habitants $\left(\frac{1.060.000}{263.000}\right)$.

En avançant vers l'Orient, on trouve ensuite les densités suivantes :

1.34 $\left(\frac{930.000}{693.000}\right)$, dans le gouvernement de Tomsk;
1.36 $\left(\frac{432.000}{317.000}\right)$, dans le gouvernement d'Yénisséisk ;
0.67 $\left(\frac{410.000}{613.000}\right)$, dans le gouvernement d'Irkoutsk;
0.80 $\left(\frac{486.008}{600.000}\right)$, dans la Transbaïkalie ;
0.43 $\left(\frac{150.000}{350.000}\right)$, dans la province de l'Amour;
0.43 $\left(\frac{200.000}{453.000}\right)$, dans la province du Littoral.

Le gouvernement d'Yakoutsk, dont j'ai cru devoir placer une petite fraction dans la Sibérie méridionale, en raison du grand avenir de ses mines d'or, est réellement *en dehors de la grande route* conduisant de l'Oural au Pacifique : dans cette partie *annexée*, la densité de la population atteint seulement 0,187 $\left(\frac{140.000}{750.000}\right)$.

En la mettant à part, ainsi que les districts d'Aïane et de Nikolaievsk, également trop septentrionaux, la densité moyenne des habitants pour la Sibérie méridionale proprement dite s'élèverait à 1,57 habitant par kilomètre carré $\left(\frac{6.280.000}{4.000.000}\right)$ pour une surface sept fois et demie supérieure à celle de la France. On ne peut donc pas dire qu'elle soit un désert, étant donné surtout que cette population naissante, au lieu d'être disséminée uniformément, se répartit suivant certaines grandes lignes de communication, semblables par le rôle qu'elles jouent aux artères et aux veines qui portent le sang et la vie dans toutes les parties d'un organisme vivant.

Au contraire, ce mot de « désert » s'applique sans conteste aux régions du Nord que nous avons appelées la Sibérie centrale et la Sibérie septentrionale. Ces deux régions ont une superficie de

8,445,000 kilomètres carrés — seize fois celle de la France — avec une population de 310,000 habitants — celle de Marseille; — la densité moyenne y est donc de 0,037 par kilomètre carré, autrement dit de 37 habitants pour 100,000 hectares; le plus pauvre département français, celui des Basses-Alpes, compte 19 habitants par kilomètre carré, 19,000 pour 100,000 hectares, c'est-à-dire cinq cent quatorze fois plus que ces espaces sibériens où un canton quadrangulaire de 100 kilomètres de côté ne renferme que 3 ou 4 habitants! Là aussi, je m'empresse de le dire, la répartition de la population ne se fait pas de cette façon géométrique; il se rencontre quelques petits centres civilisés, tandis qu'on peut parcourir des milliers de verstes en ligne droite sans rencontrer une seule chaumière; les Russes, comme les peuplades indigènes, se sont, en effet, groupés suivant certaines lois ou règles instinctives qu'il est intéressant de noter.

Quand les premiers Cosaques prirent possession de ce pays, ils s'avancèrent de proche en proche, utilisant toujours les rivières navigables comme voies de pénétration, et négligeant absolument les espaces compris dans l'intervalle de ces rivières; derrière eux, suivant pas à pas leurs traces, vinrent les colons qui s'établirent le long des berges fluviales, dans les emplacements les plus favorables à la culture. Le réseau hydrographique des cours d'eau navigables dessine donc sur le sol sibérien les premières et les principales étapes de la colonisation; ce sont: dans les bassins de l'Ob et de l'Irtych, la rivière Tobol et ses affluents, la Toura, l'Irbit, l'Ieet, etc.; la rivière Ichim, l'Om; le Tchoulym et ses affluents; le Tom et ses affluents; le Tcharich, la Biia, le Katoun, etc. Dans le bassin de l'Yénisséi et de l'Angara: les rivières Abakane, Kazyr, Mana, Bériussa et Ouda, Oka et Iia, Biélaïa, etc.; les tributaires du lac Baïkal, la Bargouzina, la Sélenga et ses affluents, l'Ouda, le Khilok, le Tchikoï, etc. Dans le bassin de la Léna: la rivière Kirenga, le Vitim et l'Olekma (prononcez Aliokma) avec leurs nombreux affluents aurifères; l'Aldane et son affluent, la Maïa, etc. Dans le bassin de l'Amour: l'Ingoda, l'Onone, la Nertcha, la Chilka, l'Argoun, le Gazymour, etc.; les rivières Zéïa, Sélimdja, Bouréïa, l'Oussouri et ses affluents de rive droite, etc. Un tel groupement des habitants le

long des voies de communications naturelles ne pourrait qu'être favorable à la mobilisation rapide de la population valide, le jour où le service militaire deviendrait obligatoire en-deçà comme au-delà du Baïkal. Dans tous les cas, il offre une très grande importance au point de vue des transactions commerciales et du développement méthodique de la « colonie sibérienne ».

S'il fallait énumérer tous les cours d'eau navigables de ce grand pays, la classification comprendrait plusieurs centaines de noms. Mais elle serait sans grande importance par elle-même, attendu qu'en dehors des principales rivières, les affluents de troisième ou de quatrième ordre ne desservent que des intérêts infiniment petits. Sur tous ces affluents comme sur les principales artères, il existe un certain mouvement de barques et de radeaux transportant du bois, ou des pelleteries et marchandises diverses; par exemple, la Léna et l'Yénisséi, sont parcourus à la descente par des bateaux ayant la forme d'une maison flottante divisée en trois compartiments : la chambre du *prikatchik* (à l'arrière, près du gouvernail), le dépôt, et, à l'avant, le magasin de vente. Le bateau s'arrête à différentes stations, écoule son chargement, et finalement il est vendu — sur la Léna, c'est à la foire d'Yakoutsk — démoli, dépecé, pour servir au chauffage. Ces sacrifices annuels de petits bâtiments qui ont coûté assez cher, non comme matière première, mais comme main-d'œuvre, prouvent assez, d'une part, que la navigation à vapeur est seule possible pour de longs parcours sur ces rivières à courant généralement rapide et libres de glace pendant quelques mois seulement; d'autre part, que les marchandises ainsi écoulées, surtout celles qui viennent d'Europe, atteignent des prix très élevés.

Le nombre des cours d'eau fréquentés par des bateaux à vapeur est encore fort restreint.

Depuis la conquête, différentes circonstances, en particulier la découverte de nombreux gisements miniers, ont provoqué une immigration sur certains points plus ou moins éloignés des artères navigables ; des routes ont été tracées pour desservir les nouveaux établissements. En outre, le gouvernement a pris soin d'assurer une communication latérale d'un bout à l'autre de la Sibérie méridionale, à travers les nombreux bassins des rivières navigables dont le cours

est orienté vers le Nord. Ces routes terrestres, dont quelques-unes ne s'éloignent guère des rivières, déterminent un second quadrillage le long duquel se sont effectués d'importants groupements de population; leur description mérite d'être faite en détail, car elle apportera un élément nouveau à la connaissance du développement économique atteint par les diverses régions de la Sibérie méridionale, — régions que traversera le futur Transsibérien.

LES ROUTES DE TERRE

Dans tous les pays, le mouvement de la circulation sur les routes est un excellent baromètre pour apprécier le degré d'activité commerciale et même la densité de la population ; or l'évaluation approximative de ce mouvement peut se faire, en Sibérie, à la seule inspection d'un tableau de ces routes.

En effet, les distances à franchir sont si grandes dans la majorité des cas — 500 verstes, 1,000 verstes, 2,000 verstes — qu'il ne faut pas songer à se servir des mêmes chevaux; chaque route possède donc des stations de poste espacées ordinairement de 20 à 30 verstes, et vous ne pouvez vous dispenser, après avoir payé à la police le passeport ou *padarojni* qui vous autorise à circuler, c'est-à-dire à *faire usage de la route*, de payer encore aux stations postales les attelages que vous loue un entrepreneur préposé *ad hoc* par l'Administration.

Ce mode obligatoire de voyager en relayant plusieurs fois par jour a une conséquence précieuse au point de vue statistique : le nombre des chevaux attachés aux stations de poste donne une mesure assez exacte de l'importance de la circulation. Voilà pourquoi, dans les tableaux qui vont suivre, ce nombre ne manquera pas d'être mentionné.

Ceci dit, commençons par l'étude de la grande route qui relie l'Oural à l'Océan Pacifique et porte en Sibérie le nom caractéristique de *trakt postal*, ou simplement de *trakt*.

*
* *

Cette route, la plus longue du monde entier, part de Tiumen, gagne Omsk, puis Tomsk, puis Krasnoïarsk et Irkoutsk; elle trouve ensuite devant elle le lac Baïkal qu'elle contourne par le Sud.

Suivant que le lac Baïkal est ouvert ou fermé à la navigation et au traînage, les voyageurs peuvent traverser ce lac ou doivent en contourner l'extrémité méridionale.

A l'automne et au printemps, c'est-à-dire pendant les périodes d'embâcle et de débâcle du lac, les services postaux font ce grand détour de 279 verstes.

Le Baïkal : Sortie de l'Angara

En été, la navigation étant libre, et en hiver, le traînage étant établi, la poste traverse le lac entre les ports de Listvianitchnaïa, sur la rive occidentale, et ceux de Klouivka ou Boiarski, sur la rive orientale. Le vent régnant détermine, en été, le choix du débarcadère : par le vent du Sud-Ouest, l'entrée du port de Boiarski devient impossible.

De l'autre côté du Baïkal, le trakt s'enfonce dans les montagnes de Transbaïkalie, traverse la chaîne des Yablonoï (monts des Pommiers), gagne Tchita, chef-lieu de la province, Nertchinsk, célèbre par ses mines d'argent, et enfin le petit port de Strétensk, situé sur l'une des branches du Haut-Amour, la Chilka.

Strétensk, pendant quatre mois de l'année, est tête de ligne de la navigation sur le fleuve Amour. Tous les dix jours un paquebot de

moyennes dimensions charge les voyageurs et les produits venus d'Europe à destination des mines d'or de cette région et des centres d'occupation militaire, notamment Blagoviéchtchensk et Khabarovka. Cette dernière ville, capitale du gouvernement général de l'Amour et du littoral est située au confluent de la rivière Oussouri ; les paquebots remontent cette rivière jusqu'au village de Boussé, puis un transbordement a lieu sur des bateaux de petit tonnage qui vont jusqu'à Kamen-Rybolov, au sud du lac Khanka; de ce point il reste environ 200 verstes à franchir en voiture de poste pour arriver enfin à Vladivostok.

Pendant le reste de l'année — environ huit mois — l'Amour et l'Oussouri sont fermés à la navigation. De Strétensk à Khabarovka il n'existe pas de chemin carrossable; il n'y a qu'une piste, sur la rive gauche du fleuve, impraticable aux traîneaux, dangereuse même pour les cavaliers. On ne l'utilise que pour les besoins tout à fait urgents. C'est le fleuve lui-même qui, après sa prise complète, sert de route aux traîneaux. Entre Khabarovka et Vladivostok s'étend une grande plaine de 700 verstes, traversée par une autre piste où le traînage peut se faire pendant quatre à cinq mois. Il reste deux époques de l'année, le printemps et l'automne, la première correspondant à la fonte des neiges et à la débâcle des cours d'eau, la seconde à la chute des neiges, à l'embâcle des rivières et à l'établissement du traînage; ces deux périodes ensemble embrassent de trois à quatre mois, pendant lesquels les communications sont interrompues.

On comprend ce qu'un pareil état de choses a de fâcheux pour l'administration du pays. J'en citerai un exemple frappant : le gouvernement de Transbaïkalie dépend du gouvernement général de l'Amour, mais par suite de l'interruption des communications hivernales avec Khabarovka, il est arrivé qu'on a dû faire suivre à d'importantes dépêches du gouverneur de Tchita l'itinéraire suivant :

De Tchita à Irkoutsk; — d'Irkoutsk à Yakoutsk; — d'Yakoutsk au port d'Aïane ; — de ce port à Vladivostok (par mer); — et de Vladivostok à Khabarovka.

L'examen de cet énorme circuit démontre mieux que tout commentaire l'urgence d'établir une voie de communication *permanente*

entre ces lointaines provinces ; rattacher administrativement la Transbaïkalie au gouvernement général d'Irkoutsk, comme elle l'était il y a peu d'années, ne serait pas une solution ; Khabarovka, l'Amour et l'Oussouri n'en seraient pas moins *abandonnés à eux-mêmes* durant de longues semaines.

Les principales localités qui jalonnent le *trakt postal* sibérien sont espacées de la manière suivante, d'après les *distances d'hiver* qui s'appliquent à peu près pendant les deux tiers de l'année :

NOMBRE de relais INTERMÉDIAIRES	INDICATION des VILLES	DISTANCE A TIUMEN (en verstes)	POPULATION	NOMBRE de chevaux des STATIONS DE POSTE
2	TIUMEN	»	20000	poste libre
9	Yaloutorovsk	81	5000	18
2	Ichim	304	7500	18
5	Abatskoï	370	2000	18
5	Tiukalinsk	494	4000	16
14	OMSK	632	35000	40
11	Kaïnsk	986	8500	16
9	Kolyvane	1294	15000	18
8	TOMSK	1509	40000	54
8	Mariinsk	1719	14000	18
8	Atchinsk	1898	8000	27
9	KRASNOIARSK	2063	25000	39
12	Kansk	2279	4000	27
4	Nijné-Oudinsk	2587	4000	27
4	Touloun	2701	2000	27
10	Kimiltié	2806	1500	27
13	IRKOUTSK	3071	45000	34
3	Boïarski	3350	1000	16
»	Ilinsk	3446	1000	15
»	Polovinnaia	3472	1000	15
16	Verkhné-Oudinsk	3496	5500	20
9	TCHITA	3948	5000	14
3	Nertchinsk	4254	5000	10
3	Strétensk	4350	1000	10
16	Chilkino	4440	1000	6
24	Albazine	4921	1000	6
39	Blagoviéchtchensk	5496	12000	8
23	KHABAROVKA	6356	6000	6
6	Boussé	6813	1000	6
6	Kamen-Rybolov	7021	1000	6
2	Rasdolnyi	7159	1000	6
	VLADIVOSTOK	7219	10000	6

Telle est la physionomie générale de la grande artère qui relie le cœur de l'empire russe à l'extrémité de la Sibérie, en passant par Nijni-Novgorod, — Perm, — Ekatérinebourg, — Tomsk, — Irkoutsk, — Strétensk, — Khabarovka, — Vladivostok.

Cette artère d'une longueur totale (*par terre*) de 7,200 verstes à partir de Tiumen, change totalement d'aspect suivant l'époque de l'année.

Pendant quatre à cinq mois d'été, la navigation fluviale est possible dans les bassins de l'Ob et de l'Amour, et aussi sur le Baïkal; en tout un parcours effectif de 5,000 verstes en bateaux à vapeur.

Il reste alors à parcourir en voiture, de Tomsk à Strétensk et de Kamen-Rybolov à Vladivostok, environ 2,770 verstes.

Pendant cinq à six mois d'hiver, une fois le traînage établi, la circulation en traîneau remplace la navigation, avec différents changements d'itinéraire. On a alors à franchir en traîneau, de Tiumen à Vladivostok, 7,219 verstes.

Au printemps et à l'automne, pendant un nombre de semaines variable d'une contrée à l'autre, mais formant un total compris entre deux et trois mois, la circulation en traîneau n'est pas possible, la navigation pas davantage, la circulation en voiture est très lente et difficile depuis l'Oural jusqu'à Strétensk, et de Khabarovka à Vladivostok; entre Strétensk et Khabarovka, faute de route carrossable, elle est complètement suspendue.

ROUTES TRANSVERSALES

La population est assez dense le long du trakt sibérien; mais si peu qu'on s'en écarte à droite ou à gauche, on ne rencontre plus que la forêt vierge, le domaine de l'ours. Tantôt ce sont les bois de bouleaux blancs, comme en Russie d'Europe, dont les troncs rectilignes se pressent sur des pelouses si bien unies et si proprettes qu'on les croirait entretenues par la main de l'homme. Tantôt c'est la *taïga*, inconnue à l'Ouest de l'Oural et dont les Russes de Moscou

ne prononcent le nom qu'avec un certain respect. Imaginez, au lie de ces bouleaux plantés sur un tapis de verdure et dont aucune broussaille n'embarrasse le pied, une forêt de sapins, de pins ou de mélèzes dont l'accès semble à première vue rendu impraticable par une épaisse végétation d'arbustes, de buissons, de ronces et d'épines; tous les grands arbres ont été coupés aux abords de la route postale et leur absence diminue un peu l'impression produite par cette nature vraiment sauvage; mais faites quelques verstes dans ces sombres repaires des bêtes fauves, dites vous que vous pouvez marcher ainsi, dans n'importe quelle direction, pendant des semaines et des mois, sans sortir de la mer des brousses, et vous comprendrez les légendes inventées par l'imagination des peuples orientaux, à propos de ces déserts non moins inhabitables et plus inaccessibles que les steppes de l'Asie centrale.

Les routes transversales au *trakt* sont en effet très rares; on les rencontre à des intervalles, non de quelques kilomètres, mais de quelques cents verstes, et il ne se trouve en dehors de ces chemins — à part sur les berges des rivières navigables — aucun village russe, aucun centre de colonisation; le hasard ne pourrait conduire l'explorateur qu'auprès de misérables huttes d'indigènes réfugiés au plus profond des bois.

Les routes transversales au *trakt*, entre Tiumen et Vladivostok, sur un parcours de 7,219 verstes (7,700 kilomètres), sont au nombre de 21 seulement : j'en résumerai ci-dessous la nomenclature, avec indication des sections situées en Sibérie méridionale :

ORIGINE de la ROUTE TRANSVERSALE sur le trakt	DISTANCE de chaque point d'origine au précédent (en verstes)	DÉSIGNATION de LA ROUTE par le point d'arrivée	NOMBRE de chevaux à la station d'arrivée	LONGUEUR totale DE LA ROUTE D'ÉTÉ (en verstes)	LONGUEUR située EN SIBÉRIE méridionale
1. Tiumen	»	Tourinsk	4	166	166
2. Tiumen	»	Tobolsk	6	257	257
		Prol. *Bérézov*	2	1065 (S.N.)[1]	»
		Emb. de *Sourgout*	2	304 (S.N.)	»
3. Yaloutorovsk. . .	81	Kourgane	6	195	195
4. Abatskoï	288	Tobolsk	12	339	339
		Embr. de Tara	4	314	314
5. Omsk.	262	Sémipalatink	10	727	727
		Prol. à Vernyi	20	992 (A.C.)[1]	»
		Vernyi à Tachkent	32	777 (A.C.)	»
		et Orenbourg	»	1928 (A.C.)	»
6. Tyrychkina . . .	649	Medvièd	8	155	155
6. Kolyvane	22				
7. Tomsk	215	Sémipalatinsk	10	843	843
		Embr. de Biisk	14	169	169
		Emb. de Kouznietsk	14	211	211
		Emb. d'Altaïskaia	6	379	379
		Embr. de Zaïsane	6	408	408
8. Tomsk	»	Narym	4	530	530
9. Atchinsk.	377	Minoussinsk	6	330	330
10. Krasnoïarsk . . .	165	Yénisséisk	6	331	331
		P. s. Touroukhansk	4	1084	»
11. Touloun	638	Oust-Kout	10	535	535
12. Kimiltié	105	Jigalova	10	300	300
13. Irkoutsk	265	Balagansk	10	200	200
		Alexandrovsk	10	70	70
14. Irkoutsk	»	Jigalova	10	397	397
		Pr. s. Yakoutsk	10	2327	2327
		Pr. s. Aïane	4	800	800
		Prol. sur Okhotsk	4	594	»
		Pétropavlovsk (Kamtchatka)	4	3810	»
15. Ilinsk	249	Bargouzine	6	268	268
15. Polovinnaïa . . .	26				
16. Polovinnaïa . . .	»	Kiakhta	10	283	283
16. Verkhné-Oudinsk	24				
17. Verkhné-Oudinsk	»	Pétrovsk (usine)	2	186	186
18. Nertchinsk (ville)	758	Nertchinsk (usine)	4	295	295
19. Chilkino	183	Kara (mines)	2	36	36
20. Khabarovka . . .	2000	Nikolaievsk	6	897	897
21. Razdolnyi.	803	Novgorodski-port	4	159	159
		TOTAUX.		22665	13195

[1] Les initiales S.N. signifient Sibérie du Nord, les initiales A.C. signifient Asie centrale.

En éliminant les routes situées en Asie centrale (3697 verstes) et ajoutant la partie carrossable en été du trakt postal (4548 v.), et ses variantes ouraliennes (1504 v.), il reste pour les routes de la Sibérie un développement total en nombre rond, de. . . . . 25.000 verstes.
Celles de la Sibérie méridionale ont un développement, de . . 19.200 »
Les *pistes* tracées au Nord de la zone qui intéresse le futur chemin de fer mesurent donc ensemble une longueur de. . . 5.800 »

Si maintenant on compare ces longueurs de routes aux chiffres de superficies (4,900,000 kilomètres carrés pour la Sibérie méridionale, 13,345,000 pour les zones du Nord), les résultats sont les suivants :

CHIENS ATTELÉS A UN TRAINEAU

1° Pour la Sibérie méridionale, le réseau des routes ordinaires est de 19,200 kilomètres, soit par kilomètre carré $\frac{19.000}{4.900.000} = 3^m,918$;

2° Pour les zones septentrionales, le réseau des pistes est de 5,800 kilomètres, soit par kilomètre carré $\frac{5.800}{13.345.000} = 0^m,434$.

Il n'y a pas à s'étonner outre mesure de cette dernière proportion, si minime soit-elle ; ces zones du Nord, beaucoup trop froides, ne se prêtent pas à la colonisation. Que faire, grand Dieu, en de pareils pays? Les pistes actuelles, qui suffisent à tous les besoins, ont des

relais espacés à des distances invraisemblables : la route d'Yakoutsk à Okhotsk, longue de 600 verstes, ne comporte que 9 relais en hiver et 3 seulement en été. Au-delà d'Okhotsk, la piste d'hiver qui se prolonge jusqu'à l'extrémité du Kamtchatka, sur une longueur de 3810 verstes, possède seulement 39 relais intermédiaires ; on en compte 10 qui mesurent de 50 à 100 verstes, 2 de 100 verstes, 4 de 150 verstes, 3 de 200 verstes, 1 de 250 verstes, 2 de 300 vertes, 1 de 400 verstes !! Comment le même attelage de chevaux, de rennes ou de chiens — car certaine race de chiens s'attelle dans ces parages — peut-il franchir de pareilles distances ?

La Sibérie méridionale, au contraire, présente toutes les conditions requises pour devenir une colonie magnifique ; les espaces fertiles n'y manquent pas pour les besoins de l'agriculture, les céréales donnent un rendement prodigieux, l'élevage des chevaux et du bétail y réussit à souhait ; les forêts fournissent, outre du bois en abondance, d'énormes quantités de gibier et d'animaux aux riches fourrures ; enfin la nature a prodigué ses trésors minéraux et métalliques dans le sable d'un nombre indéfini de cours d'eau, comme dans le sein des montagnes qui courent depuis l'Altaï jusqu'au Pacifique.

L'imagination reste donc confondue en présence de ce fait qu'un pays aussi favorisé ne possède pas 4 mètres de routes carrossables par kilomètre carré de surface. S'étonnera-t-on dès lors si la colonisation sibérienne a fait si peu de progrès, même dans le courant de ce siècle ? Pendant que d'autres contrées du monde, moins bien dotées peut-être en richesses naturelles, et non moins lointaines, l'Australie par exemple, s'ouvraient à des flots d'émigrants, se couvraient de grandes villes, atteignaient à un haut degré de prospérité, la Sibérie méridionale demeurait à peu près stationnaire.

Il faut en accuser, non le génie de la race russe, mais le manque de communications faciles et rapides.

La construction du chemin de fer transsibérien modifiera évidemment cet état de choses.

CHAPITRE VI

DE TOMSK A IRKOUTSK

La description qui précède ne saurait, dans son aridité, donner une idée bien exacte des agréments d'une promenade en Sibérie. L'esprit humain ne se rend pas compte *à priori* des grandeurs qui dépassent une certaine limite ; par exemple, dans l'ordre numérique, l'importance des nombres très élevés, billiards, trilliards, etc., lui échapperait complètement, si l'on ne les désignait par une sorte de périphrase : mille milliards, un million de milliards, etc.

Il en est de même des grands parcours à cheval ou à traction de chevaux : quelles difficultés offrent-ils pour des distances beaucoup plus longues que celles de Paris à Vienne ou à Berlin ? On ne peut vraiment s'en douter qu'après avoir passé par là.

Le Parisien assez fanatique des lointains voyages pour prendre, un beau matin du mois d'avril, l'*éclair* de Pétersbourg, puis le train-courrier de Moscou et Nijni-Novgorod, puis le paquebot du Volga et de la Kama, puis le chemin de fer de Perm à Ekatérinebourg et Tiumen, puis le bateau à vapeur de la Toura, du Tobol, de l'Irtych, de l'Ob et du Tom, a déjà dépensé vingt-cinq jours en débarquant à Tomsk et parcouru quelque chose comme 7,000 kilomètres ; je ne dis pas qu'il se soit ennuyé pendant ce long trajet — un Français ne s'ennuie pas en Russie, mais il commence à se sentir hébété, ahuri ; à elle seule, la traversée du bassin de l'Ob a duré juste autant que celle du Havre à New-York.

Eh bien! si le touriste en question veut pousser plus loin, c'est à Tomsk seulement que ses tribulations commencent.

Avant d'atteindre Irkoutsk, il lui faut franchir un espace de 1,564 verstes — 1,650 kilomètres, c'est-à-dire plus de deux fois la distance de Paris à Marseille — dans une grande voiture-lit nommée tarantass, dont les ressorts consistent en tiges de bois longues de 3 à 4 mètres, posées sur les essieux, et supportant la caisse de l'équipage; dans cette boîte primitive, où la position horizontale

Un Tarantass

est de rigueur si l'on ne veut avoir les reins brisés, il doit, deux semaines durant et quelquefois trois semaines, se livrer à une course diabolique de jour et de nuit à travers des forêts sans fin et sur une route qu'on ne peut se figurer sans l'avoir vue.

Après le dégel printanier, ou les pluies de l'automne, il n'est pas rare d'y rester en détresse des heures, une nuit entière, en plein désert, dans une fondrière infranchissable, et le mal est petit quand les roues n'y enfoncent que jusqu'au moyeu ; au cœur de l'été, ces boues liquides étant durcies par un soleil ardent, les dangers de naufrage disparaissent, les cahotements deviennent moins excessifs, mais vous êtes dévorés par des nuées de moucherons, de mous-

La grande route de Sibérie, en hiver (Caravane de thé)

tiques, de taons à la dangereuse morsure, ou bien réduits à vous cacher le cou et la tête sous un masque qui vous étouffe ; puis il y a vingt rivières à passer en bac, et chaque passage peut coûter une attente incalculable ; il y a aussi soixante-douze stations de poste où vous changerez de chevaux, mais trouverez-vous des chevaux ? Perdrez-vous à chaque relai un quart d'heure — temps minimum — ou une demi-journée? Et quels vivres vous donnera-t-on dans ces stations de poste, avec le samovar dû au voyageur ? Des œufs, du pain noir, du lait, parfois une liqueur d'orge fermentée qu'on appelle *kvass*, rarement de la soupe aux pommes de terre et jamais de viande ; il faut se munir, à grands frais des provisions de bouche les plus indispensables, et quelque dédain qu'on ait pour les privations, les fatigues, les accidents, on est brisé physiquement, anéanti moralement, après un pareil voyage.

Ajoutez qu'à Irkoutsk, vous n'êtes guère qu'à moitié chemin de l'Amour — il reste à traverser toute la province de Transbaïkalie, dans des conditions plus mauvaises encore, — et vous reconnaîtrez toute la justesse du mot trouvé par les Russes pour peindre ce terrible genre de locomotion ; ils l'ont nommé : le *supplice du tarantass*. Certes, le futur chemin de fer aurait pour unique résultat de le supprimer, qu'il mériterait d'être classé, de ce chef, au rang des œuvres éminemment humanitaires.

Et puis, que dire des caravanes de thé et de marchandises diverses, qui traversent l'Asie *au pas* et languissent souvent des semaines entières au bord des rivières, attendant leur tour de passer en bac ?

Néanmoins mettons-nous en route. Cette odyssée de Tomsk à Irkoutsk nous fera connaître la région qui sera dotée la première d'une voie ferrée ; le Transsibérien, en effet, semble être une de ces œuvres de longue haleine qui ne saurait s'exécuter d'un seul jet ; il faudra mesurer sagement, scinder, répartir les efforts, et dès à présent la section Tomsk-Irkoutsk est considérée par tout le monde comme la plus nécessaire.

*
* *

Au sortir de la ville, la route, d'abord peu poussiéreuse, serpente sur des mamelons fortement ondulés et tapissés de prairies qui limitent de toutes parts la lisière des bois ; par échappées, l'œil plonge dans un vallon transversal où se déroule en gigantesques vagues la mer de forêts qui se perd à l'horizon lointain, dans le ciel sombre ; rien ne saurait peindre la mélancolie de ce paysage vraiment sibérien... Il est huit heures du soir, la nuit arrive, de nombreux troupeaux reviennent du pâturage, et la trompe des bergers déchire l'air tristement ; à chaque pas des campements d'émigrants sont installés sur l'herbe, les samovars crépitent, des flots de mauvais thé en briques arrosent le mauvais pain noir que dévorent à belles dents ces malheureux exilés volontaires, à jamais séparés de leur pays ; beaucoup d'entre eux ont quitté depuis deux mois déjà, avec femmes et enfants, le *mir* qui les avait vus naître ; ils ne toucheront pas avant septembre la terre promise de l'Amour. Quel exode!

Bientôt la poussière — une poussière épaisse et qu'on avale à pleins poumons — fait son apparition sur le *trakt;* hélas ! elle ne nous quittera guère que 200 verstes avant Irkoutsk. Bientôt aussi, vers dix heures et demie, se fait sentir la fraîcheur de la nuit: nous arrivons à la première station, *Sémiloujkaia*, 31 verstes parcourues : plus que 1,530 verstes et 71 relais », disent mes *popoutchiks* — compagnons de route.

A l'arrivée aux stations de poste, l'opération est toujours la même : il faut mettre la main sur le *smatritiel* (maître de poste), ou sur le *pisatel* (écrivain), et les réveiller, s'ils dorment; vous exhibez votre passe-port (*padarojné*), on vous inscrit sur un registre, puis on se met en quête de chevaux. Y a-t-il des chevaux ? Quand aurez-vous des chevaux ? Voilà, je le répète, la grosse affaire.

Il semble cependant que la pénurie actuelle ne devrait pas exister. Les travaux agricoles ne suffisent pas à tous les besoins du paysan sibérien qui, n'étant pas artisan et ne pratiquant aucun genre d'industrie, s'emploie très volontiers au service de la poste, de même qu'au transport des marchandises.

Le service de la poste, quoiqu'il ne rapporte pas de profits sérieux, est pourtant le plus sûr et le moins risqué. Les stations de poste sont généralement tenues par des gens assez riches qui

passent des contrats avec l'Administration et s'engagent à mettre à la disposition des voyageurs un nombre déterminé de chevaux. Ces entrepreneurs n'ont jamais de chevaux à eux, mais ils font à leur tour des contrats avec les paysans qui doivent les leur fournir. Il convient, toutefois, de signaler à quelle manœuvre répréhensible ces entrepreneurs se livrent lors de la signature de ces contrats.

Pour recevoir un à-compte, le paysan baisse autant que possible le prix de son travail futur, et finalement ce qu'il reçoit lui suffit à

La grande route de Sibérie, en été

peine pour nourrir ses chevaux. Il est vrai qu'il a pu s'enivrer, plusieurs jours durant, avec ses arrhes.

Dans tous les cas, si ce service postal lui rapporte peu de chose, il ne lui fait courir aucun risque, il n'est ni difficile ni dangereux ; il ne l'oblige même pas à découcher de sa maison : son relai parcouru, aller et retour et sans arrêt, il rentre chez lui et attend son prochain tour.

Un mot, puisque nous sommes sur ce chapitre, du transport des marchandises et de ces longs convois de charrettes à un cheval, que nous rencontrerons par centaines tout le long du trakt, cheminant lentement, sous la conduite de paysans le plus souvent endormis.

Le transport des marchandises est beaucoup plus pénible et infiniment plus risqué. A cet effet, les paysans font des contrats, non pas avec les marchands eux-mêmes pour lesquels ils doivent travailler, mais avec des entrepreneurs ou agents de transports. Ici également les arrhes jouent un grand rôle et déterminent la baisse du prix jusqu'au minimum ; outre cela, les transporteurs sont responsables personnellement de la marchandise qu'ils portent et du terme auquel elle doit arriver à destination. Les entrepreneurs louent ensemble tout un groupe de paysans demeurant dans le même village et concluent avec eux tous un contrat stipulant la garantie mutuelle. Or il arrive souvent que les caravanes sont attaquées et pillées en chemin par des malfaiteurs, et cela a lieu surtout aux environs des villes qui pullulent de toutes sortes d'exilés. Elles sont aussi arrêtées fréquemment par des tempêtes de neige ou par des maladies contagieuses dont souffrent les chevaux. Si le transporteur est volé, il perd non seulement son gain, mais encore une partie de son avoir et même tout son avoir, quand les voleurs ont pris des marchandises chères, comme le thé, les étoffes, etc. Si ses chevaux crèvent en chemin, ou s'il est en retard pour d'autres causes, il subit à peu près le même sort, de sorte que, en général, les transports font aux paysans plus de tort qu'ils ne leur rapportent de profit, car il leur est très difficile de se garantir contre les accidents de toutes sortes qui peuvent survenir au cours d'aussi longs voyages que ceux de Tomsk à Tiumen ou à Irkoutsk, et c'est surtout pour les plus grandes distances que se passent les contrats de transports [1].

A Sémiloujkaïa nous prenons le thé, agrémenté d'œufs durs (!) ; à minuit seulement nous est donné le signal du départ. Assez bonne route ; quinze jours auparavant, détrempée encore par le dégel printanier, elle n'était pas praticable.

26 juin.

Une heure et demie du matin. Deuxième station : *Khaldiéva*, 14 verstes de moins. L'aurore se lève; les coquettes maisons en bois de ce gros village dorment encore et présentent à cette heure

[1] Stanislavski, *Notes manuscrites*.

matinale un charmant aspect. Départ presque immédiat; on a beau dire qu'en Sibérie « Dieu est trop haut et le Tsar trop loin », l'*otkrytyi-list* spécial que je dois à la haute bienveillance du gouvernement russe paraît avoir ici une vertu magique.

Il ne peut empêcher toutefois qu'une côte extrêmement raide ne se présente à la sortie du village. Harassés de fatigue, nous commencions à sommeiller en dépit des incessants cahots, quand il nous semble tout à coup que le tarantass fait *machine arrière*. Effectivement l'attelage, réduit à quatre chevaux ne parvient pas à le hisser sur la colline trop abrupte, et nous n'avons que le temps de sauter à terre, de saisir les roues; deux secondes de plus et nous faisions une invraisemblable culbute.

Quatre heures du matin. Troisième station : *Tourountaéva*, 22 verstes parcourues. Nous prenons le thé à côté d'un brave colonel barbu qui est venu de Khabarovka jusqu'à Tomsk... au-devant de sa belle-mère. Un petit voyage de trois mois et demi, aller et retour. Cette attention d'un gendre mérite bien d'être signalée.

A cinq heures, en route. Le soleil est levé depuis longtemps et déjà la chaleur se fait sentir. De 9 heures à 4 heures de l'après-midi, elle sera insupportable. Je n'en ai pas beaucoup plus souffert en Afrique, ni même en Indo-Chine. La Sibérie méridionale est le pays des températures extrêmes; l'hiver dernier, le directeur des études du Transsibérien, l'ingénieur Méjéninoff, parcourait le même chemin par un froid de 40° Réaumur (50° cent.). « Je ne croyais pas, me dit-il, qu'il fût possible de passer toute la nuit dehors, dans un traîneau, par un temps aussi dur; l'expérience m'a réussi pourtant, à l'aide d'une immense pelisse, de bottes fourrées, de bachlik et de couvertures. Mais que direz-vous de mon domestique qui voulut me suivre constamment, assis sur le siège du cocher? » Certes voilà un serviteur modèle.

Nouvelle rencontre d'émigrants dont les misérables charrettes forment des files interminables; les hommes vont à pied et nous disent bonjour. Quelles bonnes figures ont ces infortunés, que la misère chasse de leur patrie! Et quelle résignation! Ils ne récriminent pas, même silencieusement, contre les injustices du sort.

On en peut dire autant de tous ces braves cultivateurs, devisant

sur le pas de leur porte ou allant aux champs. Rude est leur vie, malgré la grande fertilité de la longue bande de terres rouges et noires, qui s'étend depuis l'Oural au lac Baïkal, et dont le parallèle d'Omsk marque à peu près le milieu. C'est là qu'on sème principalement le froment et l'avoine; on y cultive aussi le seigle, l'orge, le blé-sarrazin et le millet. On évite généralement de semer le blé en automne, car bien souvent le grain semé n'est pas en état de supporter les rigueurs d'un hiver prolongé.

Les instruments agricoles sont des plus primitifs. On n'emploie que la charrue et la herse, qui sont le plus souvent en bois; c'est seulement dans ces dernières années que les émigrants venus de Russie ont commencé à construire quelques machines à battre le blé.

De vastes territoires — surtout dans les terres noires de l'Altaï — sont si fertiles que tout engrais y serait superflu; pour ce motif le fumier reste sans emploi et de là viennent souvent des épizooties, car par paresse ou négligence les paysans le laissent s'accumuler dans les basses-cours.

Cependant, malgré cette richesse du sol, l'abondance des récoltes est très variable et ces variations ont leur contre-coup sur les prix de la farine et du grain : ainsi, en 1884, dans tout le gouvernement de Tomsk la dernière qualité de farine de froment était à 1 rouble 75 kopeks le poud, et celle de seigle à 1,20 ou 1,40; en 1887, les mêmes prix variaient de 27 à 40 kopeks le poud; en 1888 ils ont remonté à 95 kopeks.

Deux causes occasionnent les mauvaises récoltes :

1° Les gelées qui se produisent de temps en temps vers la fin de juin et qui nuisent à la formation des épis; celles de la fin de juillet ou du commencement d'août qui détruisent le grain avant maturité;

2° Le manque de pluies au commencement de l'été.

Dans tous les cas, même dans les années considérées comme mauvaises, la population de la Sibérie occidentale ne manque jamais de pain; rarement les paysans doivent avoir recours aux magasins communs établis dans chaque village et leur emprunter du grain pour les semences ou pour leur nourriture, quittes à le rendre après la récolte de l'année suivante.

Cependant l'incontestable richesse de la production agricole

n'empêche pas que le plus grand nombre des cultivateurs tire un médiocre profit de leurs peines. Cela tient :

1° A l'absence complète du *crédit* pour les paysans, à part l'usure, fortement développée et qui ruine les pauvres gens ;

2° Au chiffre élevé des impôts en argent et en nature qui pèsent sur les basses classes de la population villageoise ;

3° Au commerce même, qui étant concentré dans les mains de gros capitalistes, leur rapporte de grands bénéfices et n'en laisse qu'une minime partie aux producteurs.

Ces diverses causes aboutissent à ce résultat tout à fait général, que le paysan sibérien n'a jamais d'argent disponible et se trouve à la merci des moindres événements.

On trouve bien, parmi ces paysans, des individus à leur aise, qui disposent même parfois de capitaux assez considérables, mais ce ne sont plus des agriculteurs ; ce sont, au contraire, des gens qui s'occupent de toutes sortes de trafics et ils constituent la classe la plus nuisible pour les cultivateurs, souvent forcés d'avoir recours à eux. Ces mêmes trafiquants sont en même temps les agents de grandes maisons de commerce qui ont des meules à vapeur, des distilleries, ou s'occupent de l'exportation des grains ; c'est par eux que ces maisons s'approvisionnent des denrées dont ils ont besoin. Les plus fortes transactions sur les grains se font au printemps, c'est-à-dire bien avant la récolte, avant même qu'on puisse approximativement juger de ce qu'elle sera. A cette époque le paysan a le plus besoin d'argent pour payer ses impôts, labourer sa terre et satisfaire à d'autres besoins pressants. Il vend donc le blé qu'il récoltera à la fin de l'été, prend des arrhes pour ses travaux de culture, et naturellement cette vente se fait à vil prix, sans compter l'intérêt usuraire.

Il faut ajouter que les immenses quantités de grains destinés à l'exportation, à la fabrication de l'eau-de-vie ou aux grands moulins, ne sont achetées que dans certaines villes, comme Tomsk, Krasnoïarsk, etc., et doivent y être apportées. L'éloignement desdites villes et le manque de communications faciles sont aussi une des causes qui empêchent les agriculteurs d'avoir des relations directes avec les acheteurs. Il n'est pas douteux que l'amélioration des

voies de communication et le développement de l'industrie feront le plus grand bien à l'agriculture sibérienne, faciliteront les transactions et augmenteront le gain des basses classes, si médiocre actuellement. Le blé ne manque jamais en Sibérie occidentale, si bien qu'en définitive le grain est toujours à bon marché dans les villages éloignés comme dans les grandes villes ; mais que la récolte soit bonne ou mauvaise, c'est toujours l'agioteur qui fait la hausse ou la baisse, et le bénéfice de l'humble producteur est à peu près nul [1].

*
* *

Nous passons en bac la petite rivière *Kita*, puis la rivière *Iaïa* dont la vallée mesure près de 100 mètres de largeur ; pays couvert de jolis bois de bouleaux où prennent leurs ébats des multitudes d'oiseaux qui ne fuient même pas à notre approche.

Vingt-deux verstes franchies à 8 heures. Quatrième station : le gros village d'*Ichimskaïa* dont l'unique rue, bordant les deux côtés du *trakt*, n'en finit pas. On peut en dire autant de toutes les stations : la route de Tomsk à Irkoutsk est comme un immense boulevard, garni de maisons de distance en distance ; à quelques kilomètres soit à droite, soit à gauche, plus d'habitants, plus de défrichements, plus de cultures : la forêt vierge.

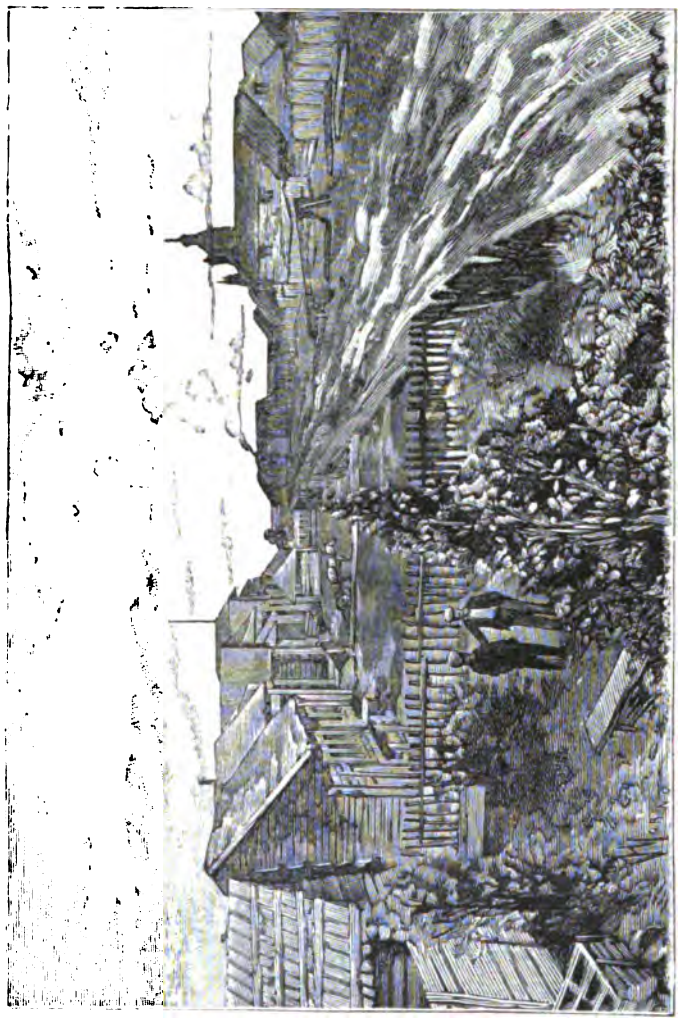
Nous perdons de la vitesse ; la route se gâte, beaucoup de côtes du sommet desquels l'œil découvre un vaste horizon de prairies poussiéreuses, parsemées d'arbres chétifs, et limitées par des lignes d'un vert sombre : cette forêt vierge que la hache des Russes n'a pas encore jetée par terre.

Vers midi nous sommes à 22 verstes plus loin : station de *Kolyounskaïa*. Une heure et demie d'arrêt ; chaleur étouffante ; le baromètre est descendu à 732 et un orage nous attend à la station suivante, *Patchitanski* (23 verstes). A 6 heures, il devient terrible, le vent souffle en tempête, les éclairs embrasent tout le ciel, il tombe une pluie diluvienne. Pas une goutte d'eau ne pénètre dans le tarantass hermétiquement clos ; mais nos pauvres chevaux ! et le

[1] Stanislavski, *Notes manuscrites*.

cocher ! et les caravanes d'émigrants qui reçoivent ces cataractes sans pouvoir avancer ni reculer !

La septième station, *Birikoulsk* (27 verstes), nous abrite pendant



VILLAGE SIBÉRIEN TRAVERSÉ PAR LA GRANDE ROUTE POSTALE

que le cyclone s'éloigne vers Krasnoïarsk; il est huit heures du soir, la première journée est finie et nous n'avons parcouru que 149 verstes.

27 juin.

Minuit. Huitième station : *Podielnitchnaïa* (30 verstes). Il faut graisser les roues, un fanal à la main ; cette opération capitale doit

être faite plusieurs fois par jour et vous ne manquerez pas de la surveiller vous-même : il y va de votre salut.

Petite vitesse dans la nuit noire. Puis la route est défoncée par l'orage. Nous pouvons dormir un peu pendant cette étape de 23 verstes. Il est trois heures du matin quand nous faisons notre entrée dans la ville de *Mariinsk* (14,000 habitants) ; la poste d'Irkoutsk vient d'en partir avec 4 voitures et 12 chevaux ; nous sommes donc menacés d'un long arrêt. Mais l'otkrytyi-list de Saint-Pétersbourg sauve encore la situation ; le smatritiel nous trouve tout de suite des chevaux frais.

Déjà le jour est levé. Un bouvier à cheval parcourt les rues de Mariinsk, en soufflant dans un énorme cornet d'écorce de bouleau, duquel il tire un beuglement formidable. Les habitants réveillés à ce bruit ouvrent leurs maisons et font sortir les bestiaux appelés au pâturage.

Une rivière à franchir en bac au sortir de Mariinsk : la *Kiia*, dont la largeur dépasse celle de la Seine à Paris. Pour la Sibérie, c'est peu de chose.

Deux heures d'arrêt à la station suivante : *Souslova* (24 verstes). Ici pas de chevaux de poste ; on nous procure, à tarif double, des chevaux de paysans. Mais avouons que la route est devenue terriblement mauvaise, après l'orage de la veille ! Le paysage reste à peu près le même : terrain noir, très fertile, fortement mamelonné, couvert de prairies à hautes herbes, avec bouquets d'arbustes, et en arrière le rideau sombre de la forêt où des broussailles impénétrables commencent à se montrer par endroits. Triste tableau sous un ciel qui recommence à se couvrir de gros nuages inquiétants ; pour l'égayer, des campements de tsiganes voleurs et des bandes de *vagabonds* (*bradiaghi*) à mine rébarbative, qui cheminent dans la direction de l'Oural.

Ces fuyards, au sinistre visage, combien de *milliers* en rencontrerons-nous avant Irkoutsk ! S'éloignent ils, au moins, des équipages qu'ils croisent ? Pas le moins du monde. La plupart saluent de la main ; beaucoup vous souhaitent le bonjour. Il est d'usage en ce cas de s'arrêter une minute :

« — Qui es-tu ?

« — Tu vois ; je suis un piéton.

« — Et où vas-tu?

« — Devant moi. »

Pour un Russe qui s'y connaît, ces deux réponses définissent l'homme, auquel il s'empresse d'offrir une vingtaine de kopeks : ce n'est pas un ouvrier qui se rend à la ville prochaine pour y chercher du travail : au contraire il évitera la ville et les officiers *bleus* qui l'y fourreraient en prison ; c'est un individu condamné à la déportation ou au bagne, pour cause politique ou crime de droit commun, qui s'est échappé du bagne ou de sa résidence obligatoire, pour essayer de revoir son pays ! Il ira donc à pied jusqu'à l'Oural, vivant d'aumônes le long du chemin : à son intention, le paysan sibérien place le soir, sur sa fenêtre, du pain et du lait. De cette manière les devoirs de la charité chrétienne sont remplis, en même temps que les vols évités.

Parvenus à grand'peine, après un trajet de plusieurs milliers de kilomètres, de l'autre côté de l'Oural, dans le bassin oriental du Volga, la plupart de ces malheureux sont repris par la police, souvent sur les dénonciations des habitants eux-mêmes, qui les craignent ; l'année suivante, on les réexpédie au fond de la Sibérie. Les bateaux de l'Ob emportent des chargements complets de condamnés, anciens et nouveaux. Débarqués à Tomsk, ils suivent en sens inverse la même route que les *vagabonds* parcourent d'Orient en Occident. Ainsi un double courant circule constamment sur cette route pendant les quatre ou cinq mois de belle saison : l'un est celui des prisonniers qu'on emmène, chargés de chaînes ; l'autre est celui des prisonniers qui se sauvent ! Chacun d'eux représente 20 à 30,000 individus ; et, chose plus curieuse encore, ils se pénètrent sans se gêner ; il ne vient même pas à l'esprit des gendarmes qui accompagnent les convois de déportés, d'inquiéter les fugitifs.

Midi : station de *Tiujinskaïa* (28 verstes). Pluie fine, chaleur lourde, baromètre très bas ; paysage morne et silencieux, pas un habitant dehors. Nous n'en faisons pas moins un succulent déjeuner avec une soupe aux pommes de terre.

Départ à une heure. Fortes côtes à gravir à travers bois ; la petite pluie fine a fait place à un soleil de plomb, nos pauvres chevaux

n'en peuvent plus, il leur faut 2 heures et demie pour faire l'étape — une petite étape de 16 verstes !

Au-delà de *Proméjoutotchnaïa*, région verdoyante et parsemée de jolis bouquets d'arbres; puis à six heures, la station d'*Itatski*, après laquelle la route s'élève sur un plateau d'où l'on jouit d'une vue très étendue et vraiment belle sur la vallée du Tchoulym, gros affluent de l'Ob.

A huit heures du soir, nous atteignons *Bolchoï-Kossoul* après une journée de 154 verstes, et vers minuit, au sortir d'une épaisse forêt que hantent — dit-on — de nombreux malfaiteurs, nous nous réveillons à *Bogotolskaïa*. Là je dois constater que la légende n'est pas menteuse : les bagages attachés sur le derrière du tarantass ont été « coupés ». Heureusement mes popoutchiks avaient eu la prudence de renforcer les cordages par un fil de fer aussi solide qu'adroitement dissimulé; nos voleurs s'étaient donc vus volés. Le mot n'est pas impropre, rien ne les empêchant d'arrêter l'équipage — au lieu de le suivre à la course — et de nous faire un mauvais parti ; mais telle n'est pas la coutume de ce pays patriarcal ; les vagabonds « coupent » les malles, ils ne maltraitent pas les voyageurs.

28 juin.

Après de laborieux pourparlers, le smatritiel se décide à nous donner des chevaux. « Attendez-donc au jour, répétait-il sans cesse ; la route est affreuse, il y a de grandes côtes à monter. » Ce bonhomme avait raison ; nous mîmes 7 heures pour franchir les 30 verstes qui séparent Bogotolskaïa de la station suivante, *Krasnoriétchinsk* ; l'yemchtchik ne cessa point de fouetter ses cinq bêtes, l'une d'elles s'abattit soudain et quand on se mit en devoir de la relever, on s'aperçut qu'elle était morte ! Retirer les harnais, pousser le cadavre sur le côté de la route, voilà toute la cérémonie qui se pratique en pareil cas. Ces pauvres chevaux de poste ont le sort le plus misérable. Celui que nous venons de perdre a été attelé par erreur ; un valet d'écurie, à moitié endormi, l'a pris pour un cheval frais ; or il rentrait à peine à la station, venant de faire la même étape, aller et retour, 60 verstes. Car telle est l'organisation des

postes sibériennes : arrivant plus ou moins épuisés à un relai, les chevaux sont immédiatement ramenés à la station de départ où leur est accordé un répit de *cinq* heures pour souffler un peu.

C'est par l'élevage des chevaux, des bestiaux et même des abeilles, que la plupart des cultivateurs sibériens s'ingénient à accroître leurs maigres revenus.

L'élevage du bétail est le moins lucratif et le plus risqué en Sibérie où règnent très souvent des épizooties qui enlèvent une quantité innombrable de bêtes à cornes et causent des pertes incalculables à la population. Dans le courant des cinq dernières années, une maladie extrêmement contagieuse, définie par les spécialistes comme étant une espèce de typhus, a enlevé dans le seul gouvernement de Tomsk plus d'un *million* de bêtes. Cette affreuse maladie s'est développée par suite de la négligence des paysans qui ne veulent ni nettoyer ni désinfecter leurs étables, et très souvent écorchent les animaux crevés pour vendre les peaux aux marchands ambulants qui colportent ainsi la contagion à travers tout le pays. Outre cela, l'insuffisance du personnel sanitaire, l'indifférence de la police qui ne prend pas toujours à temps les mesures de prudence, aident à l'extension du fléau.

L'élevage des chevaux est plus profitable que celui des bestiaux, surtout s'il s'applique aux races de choix employées pour le transport des marchandises.

En Sibérie occidentale, à Tomsk notamment, le prix des chevaux de vente courante — je ne parle pas des animaux de luxe — varie de 10 à 300 roubles Les chevaux destinés aux travaux des champs sont payés de 10 à 25 roubles, ceux qui font le service de la poste de 25 à 70 roubles ; les chevaux pour transports coûtent le plus cher.

Les chevaux de poste se distinguent par la faculté qu'ils possèdent de franchir au galop ou au grand trot des distances de 30 et 40 verstes; après quoi on les attache au dehors sans les couvrir, par tous les temps, même les plus fortes gelées; et ils restent ainsi plusieurs heures sans boire ni prendre aucune nourriture. En hiver, on leur maintient la tête haute pour les empêcher de manger la neige.

Les chevaux pour transports sont aussi très résistants et

habitués à franchir de grandes distances; généralement les caravanes font environ 100 verstes par jour et chaque cheval traîne un poids de 30 à 40 pouds (500 à 650 kilog.) de marchandises [1].

Mais que dire de ces admirables bêtes sur le dos desquelles un bon écuyer peut traverser toute l'Asie? Tel fut le tour de force accompli, en 1889, par le lieutenant Pechkoff, des Cosaques de l'Amour. Parti de Blagoviéchtchensk le 7 novembre, il arriva à Pétersbourg au commencement de mai, sans changer de monture. Qui fut le plus vaillant, du cheval ou du cavalier, pour affronter ainsi pendant ce long hiver les froids rigoureux, les ouragans, les tempêtes de neige? La moyenne des parcours journaliers fut de 60 kilomètres, et cependant le cheval, bien que petit (1m,36), ne tomba point malade. Il portait 81 kilogrammes. Mais de quels soins Pechkoff ne l'entourait-il pas, le pansant lui-même, lui donnant de sa main à boire et à manger, réglant la ration d'avoine qui passa de 10 litres à 30 litres, s'assurant aussi de la pureté de l'eau — car le noble animal n'acceptait que de l'eau fraîche, préférant à celle des réservoirs malpropres la neige pure du chemin. Ce mémorable exemple prouve assez de quoi sont capables les pur-sang de Sibérie. Aux stations de poste même, où ne se trouvent que des chevaux ordinaires, vous pouvez être témoin des précautions qu'ils nécessitent, s'ils ne sont pas sortis depuis plusieurs jours : attelés dans la cour même, en face de la porte *fermée*, ils bondissent aussitôt qu'elle s'ouvre: les valets d'écurie qui les tiennent en main n'ont que le temps de sauter de côté.

*
* *

Après les ablutions et le thé du matin, nous partons pour *Biéloïarsk ;* 17 verstes à franchir à travers une magnifique plaine de terre noire, couverte de prairies et de bouquets de bois. Nous sommes ici à la frontière de la Sibérie orientale; le tarif des chevaux de poste double subitement et passe à 3 kopeks par verste et par cheval.

Vers dix heures nous atteignons la belle rivière Tchoulym que le chemin de fer passera sur un pont de 500 mètres; la rive basse,

[1] Stanislavski, *Notes manuscrites.*

Le lieutenant Pechkoff, des Cosaques de l'Amour.

celle de l'Ouest, était inondée encore l'avant-veille et les roues des voitures s'y enfoncent profondément; en face se dressent les escarpements argileux de la rive haute et les maisons en bois de la petite ville d'Atchinsk (8,000 hab.), le second centre un peu important que nous rencontrons depuis Tomsk, sur un parcours de 377 verstes. Plus de cent charrettes attendent leur tour de passer le bac, et il s'agit de s'ouvrir un passage; si les pauvres émigrants s'écartent sans murmurer, et aussi les robustes Mongols au placide visage, il n'en est pas tout à fait de même de marchands juifs au nez crochu.

« Nous sommes ici depuis plus de vingt-quatre heures! » s'écrient-ils furieux.

C'est bien possible, et nous passons tout de même, par la simple raison qu'un padarojné officiel nous donne le droit de leur brûler la politesse. Que de fois vous verrez, dans les stations de poste, de malheureuses femmes attendre indéfiniment des chevaux qu'à la dernière minute un voyageur « à deux cachets » vient leur enlever!

Excellent déjeuner dans cette ville d'Atchinsk où je rejoins M. Méjéninoff : côtelettes à la pojarski, kvass blanc, kvass rose, kvass mousseux ou *kisléiachi*. Cette liqueur d'orge fermentée est vraiment délicieuse quand elle n'est pas abominable ; il n'y a pas de milieu [1].

Au-delà d'Atchinsk la route s'élève sur de verts coteaux; nous

[1] A ce propos une curieuse anecdote qui se raconte en Russie :

L'illustre comte Voronzoff, qui a sa statue à Tiflis, rendait visite au maréchal Bariatinsky, lieutenant de l'Empereur au Caucase, et un jour, à table, fatigué sans doute du Château-Laffite, il s'avisa de demander du kvass.

« Admirable ! s'écria-t-il après l'avoir goûté; mais d'où vient donc ce kvass? »

Le maréchal ne put répondre et le maître d'hôtel lui vint en aide :

« De l'hôpital, » dit-il au comte.

Le lendemain, visitant l'hôpital, Voronzoff se remémora le produit qui l'avait enthousiasmé la veille, félicita les administrateurs et demanda encore un peu de ce breuvage exquis. Hélas! il le recracha bien vite.

« Qu'est-ce que c'est que cette horreur ? Du vinaigre ! Je suis mystifié ! »

On devine l'affolement des employés, qui n'avaient rien compris, du reste, aux éloges du comte. Le prince Bariatinsky ne put rien expliquer non plus et resta confondu. Après le départ de son ami, il questionna le maître d'hôtel :

« Votre Excellence, dit celui-ci, ne boit jamais de kvass et nous n'en avons pas au palais. Surpris par la demande du comte Voronzoff, j'en ai fait venir de l'hôpital. Mais il était si mauvais qu'avant de le servir j'ai eu l'idée de le mêler par moitié avec du vin de Champagne. »

La recette est coûteuse, mais originale.

dépassons plusieurs caravanes de charrettes à un cheval qui portent à pas comptés les produits de l'Europe au fond de la Sibérie orientale. Un conducteur est chargé du service de plusieurs voitures; cet homme est le plus souvent ivre-mort, mais les intelligents chevaux sibériens savent se garer tout seuls, au son des clochettes qui signalent l'arrivée d'un tarantass.

Trois heures : station de *Taroutinsk*. Longue halte. Le smatritiel veut nous donner à toute force un cheval qui boite des quatre pieds ; son raisonnement est à retenir : « Ce cheval n'est malade que depuis hier. » Ah! certes, il faut s'armer de patience pour les voyages lointains.

Grande chaleur, orage dans le voisinage, chemin affreux. Nous n'arrivons qu'à six heures au relai de *Tchernoviétchinskaïa*, mourant de faim et de soif. Je demande du lait : *niéto*, il n'y en a pas. Du kvass? *niéto*. Du kisleiachi? niéto. Des œufs? niéto. De la viande? niéto. Du pain moisi et de l'eau claire, c'est tout ce qu'on peut nous offrir. De quoi vivent donc les habitants de ce gros village? A cette exclamation poussée en français, un grand vieillard à barbe blanche, en habit noir tombant en guenilles, m'apparaît soudain et s'écrie avec les marques d'une vive indignation :

« Oui, monsieur, vous qui êtes étranger, constatez que dans ce bourg de 900 âmes, on ne trouve rien à manger! J'y suis depuis ce matin et j'attends encore une côtelette pour mes petits enfants. »

Ce disant, il me montra du geste quatre gentils bébés qu'une gouvernante amusait de son mieux, et une jeune dame dont le beau visage faisait mal à voir.

« Voilà ma famille. Je suis proscrit. Il y a trois semaines nous vivions heureux à Pétersbourg... Un soir j'ai été arrêté pour une raison que j'ignore; on ne m'a pas laissé le temps de changer de toilette, nous avons dû partir séance tenante, sous la conduite de ce gendarme. Ah! monsieur!... »

Le vieillard, sans pleurer, frémissait d'une rage impuissante :

« Que vont devenir ces pauvres petits!

« — Mais puisqu'il y a méprise, lui dis-je, votre affaire s'arrangera...

« — Elle s'arrangera? Oui sans doute, si l'Empereur pouvait

savoir... mais comment voulez-vous que l'Empereur sache tout ce qui se passe, tout ce qui se fait en son nom? »

Le tarantass du noble exilé et le mien furent attelés en même temps, et nous nous retrouvâmes encore à la station suivante *Kozoulski*, vers neuf heures du soir.

La Grande rue de Krasnoïarsk

« Je passerai ici la nuit pour laisser dormir ces enfants; ils n'en peuvent plus. Adieu! Pensez quelquefois au proscrit. »

Vers minuit nous faisions halte au relai de *Bodchékemtchougski* ayant parcouru 128 verstes dans cette troisième journée.

29 juin.

Nous voyageons sans arrêt à travers de grands bois qui couvrent cette région toujours mamelonnée.

Trois heures du matin : station *d'Ibrioulski*. Six heures : station de *Malokemchouski*. Notre vitesse est faible, malgré l'aide de la lune : 38 verstes en tout, pour ces deux relais.

A neuf heures, déjeuner avec M. Méjéninoff à la station de *Soukhovshi*; le baromètre a descendu, le ciel est couvert, un orage me-

nace; ce temps serait admirable pour voyager, si des nuées de moustiques impitoyables n'emplissaient les forêts que nous traversons.

Entre cette station et la suivante, le grand village d'*Oustanovski*, long de plusieurs verstes, la forêt cesse brusquement (et les moustiques disparaissent aussi), pour faire place à la steppe: les Sibériens donnent ce nom aux espaces incultes, couverts d'une herbe peu épaisse et jaunâtre par endroits. La ligne séparatrice de cette steppe et des bois marque le contour de la vallée du grand fleuve Yénisséi.

Peu après cette dernière station, du haut d'un col où la route s'élève en pente douce, l'œil découvre un superbe panorama de cette vallée gigantesque et des hautes montagnes qui la ceinturent. Des montagnes! Je ne puis dire qu'elle fut, à leur aspect, la stupéfaction de mes compagnons de voyage. Ils n'en avaient jamais vu, sinon en peinture; la traversée de l'Oural en chemin de fer ne leur avait produit aucune sensation nouvelle, tellement la chaîne s'abaisse, entre Perm et Ekatérinebourg; on la franchit sans s'en douter, on la cherche, on l'attend encore quand on s'aperçoit tout à coup que le train descend le versant asiatique. Voir pour la première fois les Annamites grouiller dans leurs villages des bouches de Donnaï avait été quelque dix ans auparavant le plus grand étonnement de ma vie; aussi je ne songeai point à rire des cris d'admiration que les formes bizarres des rochers arrachaient à mes amis.

La ville de Krasnoïarsk, où nous arrivons vers midi, est l'une des plus importantes (25,000 habitants) et des plus agréables de la Sibérie. Encore un immense incendie a-t-il détruit, dans ces dernières années, ses plus beaux quartiers, que d'assez mesquines maisons en bois remplacent provisoirement. Située sur la rive gauche de l'Yénisséi, elle est le débouché naturel du riche district de Minoussinsk; son importance commerciale sera décuplée par la construction du Transsibérien.

M. Méjéninoff veut bien me conduire au bord du fleuve et chercher en ma compagnie le point le plus favorable pour sa traversée; ce point paraît se trouver en face du village de Bazaïga (rive droite); la longueur du pont n'aura pas tout à fait un kilomètre, la profondeur à l'étiage varie de 4 à 6 mètres, le fond est très solide (pierres et graviers), mais le courant atteint une vitesse énorme (6 à 8 nœuds)

et il y aura lieu d'établir de puissants brise-glaces métalliques pour mettre l'ouvrage à l'abri des débâcles printanières. Au-delà de ce pont, la rive droite du fleuve forme une vraie muraille de montagnes abruptes, coupée de vallons inaccessibles où l'œil cherche vaine-

UNE ÉGLISE A KRASNOÏARSK

ment un passage de voie ferrée; ici commencent les véritables difficultés du colossal projet conçu par le génie russe.

30 juin.

A sept heures et demie du soir, départ avec cinq chevaux. L'étape est longue (30 verstes). On commence par franchir en bac un bras de l'Yénisséi, puis une île large de 600 mètres, puis un second bras. A chaque passage il faut dételer; puis ces bacs, amarrés à un câble et mus par l'action seule du courant, se transportent avec une sage lenteur; total, une heure perdue pour faire 2 kilomètres, à moins que la malchance ne s'en mêle et qu'arrivant au mauvais moment, vous ne soyez obligés d'attendre le bac une heure et demie. Je laisse à penser si toutes ces pertes de temps, qui se centuplent pour les simples charrettes de caravanes, facilitent les transactions commerciales.

La route descend la rive droite, puis s'élève peu à peu sur le flanc des montagnes. Pas de forêts ; néanmoins quelques rôdeurs nocturnes essayent de « couper » nos malles, mais sans succès.

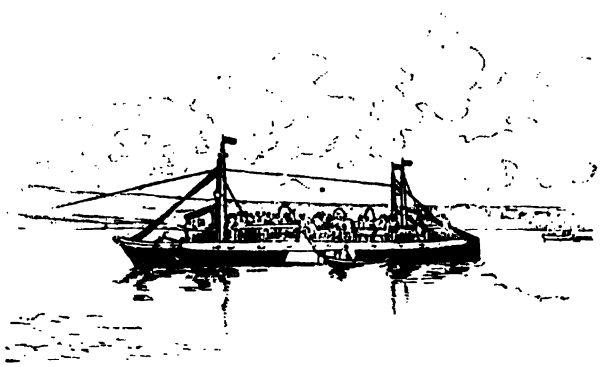
Minuit : Station de *Botoïsk*. Temps froid et humide. Nous repartons immédiatement pour *Kouskounsk* (25 verstes) où nous arrivons à trois heures du matin. La nuit est de plus en plus fraîche, le pays toujours déboisé. A cinq heures, halte à la station de *Tertej* (15 verstes) pour prendre le vodka et graisser les roues. Mes jeunes popoutchiks dorment à poings fermés ; ils n'en peuvent plus, les pauvres garçons. Sur les bancs de la maison de poste sont étendus un officier supérieur, sa femme et sa fille, si fatigués qu'ils peuvent braver impunément les punaises et les puces. On se fait très bien, du reste, au voisinage de ces petites bêtes ; pour passer une bonne nuit, les plus grands seigneurs russes préfèrent à leur tarantass une botte de foin ou de paille répandue sur le plancher et recouverte d'un tapis ; un oreiller de cuir et une bonne couverture complètent ce lit que la vermine ne prend d'assaut, paraît-il, qu'après un siège en règle.

Huit heures, station de *Balaïsk* (17 verstes). Thé et départ immédiat (huit heures trente). Nous rencontrons un convoi de 200 déportés. Les hommes valides marchent à pied ; la majorité ne porte pas les fers. Des voitures découvertes transportent les malades et les bagages. Quelques soldats escortent ce convoi, le fusil chargé, sur l'épaule. Ils font ainsi une trentaine de verstes par jour, couchant chaque soir dans une espèce de caravansérail en bois, entouré de murs en planches et flanqué de guérites. Tous ces individus, qui ne semblent pas mécontents de leur sort, sont des condamnés de droit commun ; la plupart saluent ; quelques-uns demandent une petite aumône qui ne se refuse jamais.

Onze heures. Station de *Ouïarski*. Thé et graissage des roues. Grande chaleur, mais pas de moustiques. Les plateaux faiblement mamelonnés que suit la route sont déboisés à une assez grande distance. Puis elle s'engage jusqu'à *Rybinsk* (25 verstes) à travers des prairies superbes, mais improductives. De rares champs cultivés rompent la monotonie de cette solitude qu'animent un peu les baraquements des ouvriers occupés à l'entretien de la route, baraquements faits

aux dépens des forêts d'alentour; des plaques d'écorce d'un mètre carré et plus ont été enlevées aux plus beaux arbres pour former la toiture et les murs de ces huttes qu'il faut renouveler chaque année. Abondance de biens ne nuit pas; mais combien de temps encore pourra durer ce gaspillage!

Au sortir de Rybinsk, la route s'élève en pente raide sur une côte qui domine de 100 mètres la plaine immense, couverte de prairies et ceinturée de forêts ; à l'horizon se dessine un superbe panorama de hautes chaînes de montagnes, contreforts des monts Sayane qui forment la frontière de Chine; les plus hauts pics mesurent bien 6,000 pieds et resplendissent encore sous la neige.



Le bac sur l'Yénisséi, a Kranoïarsk

L'étape a seulement 17 verstes. Très court arrêt à la station de *Borodinsk*, comme aux stations suivantes: *Klioutchensk* (16 verstes plus loin); *Bolchéourinsk* (25 verstes). Des pessimistes, nourris dans la crainte des « vagabonds », nous ont conseillé d'arriver de jour dans la petite ville de Kansk, et nous avons franchi à toute vitesse les grandes plaines largement ondulées qui s'étagent jusqu'à ce relai de Bolchéourinsk. Là, un dernier gradin, long et abrupt, à escalader. Nous partons à neuf heures du soir. Le temps est clair, mais notre cocher est ivre. Ce malheureux garçon tient à peine sur son siège; vingt fois il manque de rouler sous les roues ou de nous mettre dans le fossé.

Enfin tant bien que mal et non sans émotions nous arrivons à la crête du plateau qui demeure rigoureusement horizontal jusqu'à

quelques verstes de Kansk et s'abaisse ensuite en pente douce. Nos chevaux connaissent le bon chemin qui serpente dans la savane *à côté de la route officielle;* pas de fossés, aucun risque de culbute, mais la crainte perpétuelle de voir les *brigands* sortir d'un taillis ténébreux; mes popoutchiks ne cessent pas de faire le guet, révolver en main. Inutile d'ajouter qu'aucune attaque n'eut lieu; vers onze heures, après plusieurs alertes sans conséquence, nous avions parcouru les 25 verstes qui nous séparaient de Kansk; le crépuscule du soir jetait ses dernières clartés.

1er juillet.

Kansk n'est qu'un gros bourg de 4,000 âmes et je n'ai le temps d'en voir qu'une grande place, une belle église blanche avec deux coupoles vertes, entourée d'un square verdoyant, et aussi quelques jolies maisons de briques blanches aux toits verts; nous en partons à huit heures et passons tout aussitôt en bac deux bras de la rivière *Kane;* perte de temps, cinquante minutes.

Les accidents de terrain deviennent tout à fait sérieux de l'autre côté de cette rivière. Nous avons d'abord à franchir un escarpement de 200 mètres dont la pente est assez rapide du côté de Kansk, plus douce vers la station suivante, *Ilansk* (27 verstes) où nous arrivons à onze heures. Sur ce parcours la route s'élève de 50 mètres et traverse des forêts de petite futaie. Dans le relai suivant (*Nijné-Ingachevsk*) elle s'élève encore de 16 mètres, en gravissant une autre ligne de faîte de 150 mètres de hauteur absolue. Les bois qui ne cessent pas de la border à droite et à gauche deviennent plus hauts et plus épais; cependant nous ne sommes pas encore dans la *taïga*. Beaucoup de poussière; nous avons vent arrière et roulons dans un nuage qui nous suffoque.

A six heures, faute de chevaux, halte d'une heure et demie à la station de *Tinsk*. Nous sommes entrés dans cette fameuse *taïga* dont la double muraille nous suit jusqu'à la station suivante, *Klioutchinsk;* nous en repartons vers minuit, n'ayant parcouru dans cette journée de seize heures que 98 verstes.

2 juillet.

A 19 verstes plus loin, nous sommes à *Polovino-Tchéremkhovsk*, toujours dans la *taïga*. Il est deux heures du matin et il fait froid. Nous continuons immédiatement par monts et par vaux ; à quatre heures et demie, au petit jour, on franchit la *Cantorka* sur un petit bac hâlé ;

UNE ÉGLISE A KRASNOÏARSK

à 200 mètres plus loin, le passage de la belle rivière *Bériussa* nous retient trois longues heures. Un des canots qui soutient le câble d'amarrage a été submergé ; son renflouage ne se fait pas tout seul. Enfin à 5 verstes plus loin nous prenons le thé à la station de *Bériussinsk;* quelle jolie plaine, et aussi quelle splendide matinée, quel éclatant soleil !

A neuf heures, en route à travers un pays toujours boisé et accidenté ; à midi, nouvelle halte à *Baéronovsk* (21 verstes); pas de

chevaux, et nous perdons deux heures dans le plus infect taudis que nous ayons encore rencontré. C'est au point que, pour m'être assis trois minutes sur un banc de bois, les punaises me courent sur les bras et les mains. Dans le même temps, une malheureuse dame, avec deux petites filles, contemple mélancoliquement un samovar éteint. Combien de temps, combien de jours peut-être, car elle n'a pas de tarantass et voyage avec un seul cachet, attendra-t-elle le bon plaisir du smatritiel ?

Chaleur très forte, quand nous pouvons repartir, à huit heures. D'abord une grande côte de 100 mètres de hauteur, que nos chevaux fatigués gravissent à grand'peine ; ces pauvres bêtes, si alertes, si vigoureuses, si résistantes aux froids de 40° et 50°, dépérissent en quelques jours sous les rayons d'un soleil trop ardent et les piqûres des mouches, grosses et petites. Aussi l'yemchtchik prend-il grand soin de les ménager. A cinq heures et demie seulement nous arrivons à la station suivante, *Rasgonnaïa* (25 verstes), après une traversée de taïgas ininterrompues où des nuées de moustiques dévorent le voyageur. Heureusement encore le ciel a eu pitié de nous et s'est couvert de nuages noirs.

Œufs durs et lait frais pendant que le forgeron de l'endroit remplace une ferrure de notre avant-train. Il paraît que nous avons failli rester en route. Ce petit travail de vingt minutes nous sauve d'un désastre; aussi vaut-il bien deux roubles. Et fouette, cocher, pour la station suivante, *Alzamaïsk* (19 v. 5). Nous croisons de nombreuses équipes d'ouvriers indigènes qui réparent le *trakt postal* sous la conduite de piqueurs ou de cantonniers russes. Un type uniforme que celui de ces indigènes Bouriates, appartenant à la race mongole; une bonne figure carrée et plate, animée par des yeux malicieux mais pas du tout méchants. Ces braves gens qui ont si peu résisté à la conquête, puis à l'assimilation, savent déjà soigneusement emmétrer le sable par tas bien réguliers d'une sagène cube (environ dix mètres); ils sont d'excellents ouvriers, dociles, disciplinés, infatigables. Si leur nombre pouvait suffire pour la construction du futur chemin de fer, que de mécomptes, ou tout au moins que d'ennuis seraient évités!

Le thé très fort a la réputation de couper la diarrhée. A défaut

d'un meilleur remède, je me vois obligé d'user de celui-là, et nous partons à dix heures du soir, dans la même taïga, infestée de moustiques malgré la fraîcheur de la nuit. La route, toujours accidentée est affreusement mauvaise et le restera jusqu'au lendemain ; je m'endors néanmoins, tout en sueur, sous un monceau de couvertures, le tarantass ouvert; voilà comment on attrape une fluxion de poitrine.

Nous n'avons fait que 126 verstes dans les dernières vingt-quatre heures ; mais la journée a été dure.

3 juillet.

Une heure quarante minutes du matin ; station de *Samsorsk* (25 verstes de la précédente). Il faut se morfondre trois quarts d'heure à attendre des chevaux. A cinq heures, nous sommes à *Kamychetsk* (24 verstes). La route ne cesse pas d'être montueuse, abominable et encadrée de deux murailles de forêts que recouvre un épais brouillard. Décidément un voyage d'été en Sibérie n'offre que des charmes relatifs. A neuf heures, nous atteignons péniblement, après des cahots invraisemblables, la petite station d'*Oukovskaïa* (17 v.5), où je m'ingurgite de nouveaux verres d'un thé de plus en plus fort et bouillant. « Cela vous fera du bien, disent mes popoutchiks, *très beaucoup* de bien. »

Après quoi, brisé de fatigue, je finis par trouver le sommeil, pendant que nous roulons dans une grande plaine où les ornières du chemin sont moins profondes. A midi et demi, je me réveille dans la petite ville de Nidjé-Oudinsk, chef-lieu d'un district du gouvernement d'Irkoutsk; nous avons fait les deux tiers du chemin; plus que 483 verstes et 6 bacs à passer, l'équivalent de la distance de Paris à Bordeaux par la route nationale; pour un Sibérien cela ne compte pas.

Le soleil s'est voilé et un petit vent frais s'est levé quand nous reprenons notre course échevelée, à trois heures de l'après-midi. Ces circonstances favorables, et moins insignifiantes qu'elles ne semblent, nous rendent de la vigueur. Nous passons l'*Ouda* sur un bac conduit à la rame ; l'opération demande tout bonnement trois quarts d'heure. Il est vrai qu'elle ne nous coûte rien, grâce à nos deux cachets ; les voyageurs ordinaires paient 73 kopeks pour 4 chevaux, 43 kopeks pour 2 chevaux et 24 kopeks pour 1 cheval ; ce dernier

cas s'applique aux téliagas des caravanes. Si encore ils n'attendaient pas des journées et des semaines entières !

Six heures. Arrivés à *Kirghitinsk*, montre en main nous n'y séjournons que quinze minutes. Cela s'appelle voyager en *courrier*. A dix heures du soir nous faisons halte à *Khoudoëlansk* (26 verstes); vers minuit à *Chébartinsk* (21 verstes). Tout ce pays est accidenté, boisé. Après cette dernière station, la plaine commence; nous approchons du fleuve Angara.

4 juillet.

Quatre heures du matin. Station de *Koursansk* (21 verstes). De nombreux voyageurs sont endormis, couchés pêle-mêle dans les salles d'attente. Ce sont des Juifs. La poste elle-même a attendu cinq heures. Nous en sommes quittes pour cinquante minutes.

Le soleil brille déjà dans le ciel sans nuage, et la journée sera chaude. A neuf heures, nous déjeunons dans le bourg de *Touloun* où le colonel de l'Amour et sa belle-mère nous ont précédés. Les Juifs de Koursansk nous y rejoignent aussi ; avec un peu d'argent on trouve presque toujours des chevaux de paysans. Toutes ces rencontres sont d'un mauvais augure ; chacun cherche à prendre l'avance, à accaparer les attelages disponibles. Le colonel tient d'abord la corde et nous barre le chemin pendant les deux étapes suivantes : *Chéragoulsk* (26 verstes), *Toulinsk* (20 verstes). Le terrain est tout à fait plat, peu boisé, la route bonne, mais poussiéreuse ; ce que nous en avalons, de cette poussière ! A Toulinsk, où nous arrivons dead-head vers trois heures de l'après-midi, je prends ma revanche ; gendre et belle-mère vont y dîner, nous ne dînerons pas et filerons sur-le-champ. Adieu et bon voyage.

Le pays est toujours plat, découvert, parsemé de bouquets d'arbres, très fertile mais inculte : une Beauce en jachère. La route se gâte un peu ; des centaines d'ouvriers la réparent. La chaleur se mettant de la partie, nous n'arrivons que vers six heures à *Kouitounsk* (23 verstes) ; il était temps, notre ennemi le Cosaque s'est piqué au jeu et apparaît presque aussitôt. On se regarde à peu près de travers, mais n'importe ; des chevaux nous ont été promis et notre yemchtchik

stimulé par un fort pourboire, les attelle sans perdre une minute. A huit heures nous sommes à *Listviansk* (18 verstes) ; à huit heures huit minutes, nous en repartons à fond de train, dans la même interminable plaine, au moment précis où le colonel nous rattrape pour la seconde fois.

Il se rencontre ensuite de larges ondulations de terrain ; pourtant il n'est que dix heures du soir quand nous arrivons à *Kimiltié* (20 verstes), et trois heures du matin à *Zima* (30 verstes) ; notre enragé partenaire n'a sur nous que quinze minutes de retard, mais cela suffit pour décider de sa défaite définitive : une seule troïka est libre, nous la prenons ; il devra se morfondre plusieurs heures, et cette fois nous ne le reverrons plus.

5 juillet.

Passage de l'*Oka* sur deux bacs ; il fait à peine jour, les bateliers ne sont qu'à demi-réveillés et manquent de précipiter à la rivière notre tarantass et son contenu. Le pays est toujours découvert, faiblement ondulé, sans difficultés pour l'établissement d'un chemin de fer. A sept heures nous arrivons à *Tiuret* (24 verstes), et partons immédiatement. A dix heures, station de *Zalarinsk* (23 verstes) ; nous y prenons le thé en toute hâte.

Une heure. Station de *Koutoulinsk* (30 verstes). Pays plat et déboisé qui repose à la sortie des taïgas, mais finit par devenir monotone à son tour. On peut bien lui pardonner cette monotonie ; les moustiques ont disparu avec les forêts et nous ne sommes plus inondés de sueur comme dans la vallée de l'Yénisséi. La chaleur est sèche et se supporte sans grande fatigue.

Cinq heures. Arrivée à *Tchéremkhovsk* (28 verstes) et départ immédiat pour *Polovinnaïa* (18 verstes), où nous ne séjournons que quelques minutes : le temps de graisser les roues, de prendre des œufs durs et du lait. La route est magnifique, la plaine bien découverte ; nous filons d'un train d'enfer. A huit heures du soir, nous sommes à *Maltinsk* (29 verstes) et en repartons à huit heures quinze minutes pour franchir sur un grand bac à flotteurs la *Biélaïa*, une rivière plus large que la Seine à Paris ; enfin la journée se ter-

mine à la station de *Telminsk* (21 verstes). Nous avons franchi près de 200 verstes dans les dernières vingt-quatre heures.

6 juillet.

Il est minuit. Tout le monde dort dans la maison de poste. Nous n'obtenons qu'à grand'peine un samovar. Dans les salles d'attente, des marchands juifs sont couchés par terre ; sur un matelas, une femme donne le sein à un petit enfant. Une mauvaise lampe à huile pendue au plafond éclaire d'une lueur douteuse ces petites chambres, aux

Une « Diavouchka »

murs crépis à la chaux, ornés de petites glaces à cadres de bois ouvragé, d'une horloge à balancier, d'une carte de la Sibérie, et des portraits de l'empereur défunt, de l'empereur régnant et de saint Nicolas ; installation luxueuse qui nous signale l'approche de la capitale sibérienne.

Au petit jour, deux heures et demie, les chevaux sont attelés et nous partons heureux. Je ne puis dire quelle est notre joie ; encore quelques tours de roue et nous serons délivrés d'un vrai cauchemar !

Car telle est l'impression d'ahurissement, d'hébétement que finit par produire ce voyage fantastique. Passage de la *Bilika*, une autre belle rivière, à 14 verstes de Telminsk ; puis station de *Soukhovskaïa* (27 verstes de la précédente). Après une heure et demie d'arrêt, nous abordons l'avant-dernière étape (21 verstes), à travers une plaine magnifique, couverte de prairies et de bosquets, splendide jardin qu'arrose l'Angara ; la route suit la rive gauche de l'immense fleuve, et ce que mes compagnons admirent le plus, ce n'est pas sa largeur d'une verste et demie à deux verstes, c'est la limpi-

Grand hotel de Moscou, a Irkoutsk

dité de ses eaux. En Russie d'Europe, on ne conçoit pas de rivière qui ne soit bourbeuse, jaune comme le Volga, ou noire comme la Kama ; l'émissaire du lac Baïkal roule du cristal de roche. Au loin, sur la rive droite, des montagnes se profilent sur le ciel chargé de vapeurs ; ce ne sont ni des nuages ni des brouillards soulevés par le soleil, cependant fort ardent ; de grands incendies de forêts sont, paraît-il, allumés dans les environs, à quelques cent ou deux cents kilomètres.

A neuf heures, nous faisons une très courte halte à la dernière station, *Bokovskaïa*, la dernière des dernières ! Bientôt se dressent les dômes étincelants d'un superbe monastère perdu dans un fouillis de beaux arbres ; l'effet à grande distance en est admirable. Nous arrivons à ce couvent célèbre qui renferme la dépouille vénérée de saint Innocent, et alors se découvre l'incomparable panorama d'Irkoutsk avec ses quarante églises, leurs flèches, leurs dômes dorés, les palais, les

hôtels, les quais qui bordent la rive droite du large fleuve sur une longueur de 4 kilomètres. L'illusion est complète à la vue de ce tableau vraiment féerique par un éclatant soleil ; on se croit en présence d'une métropole d'un million d'âmes.

Nous franchissons enfin sur un pont, puis sur deux bacs, la nappe d'eau qui nous sépare de la cité promise, et vers midi notre équipage s'arrête à la porte du château-fort où s'abrite, sous des murs d'un à deux mètres d'épaisseur, le grand hôtel de Moscou, connu là-bas sous le nom plus modeste de *Moskovskoe Podvòrié* (Hôtellerie, caravansérail). Cinq minutes plus tard, sans avoir ni côte enfoncée, ni jambe cassée, ni blessure d'aucune sorte, je me laissais tomber sur un lit en attendant le déjeuner commandé pour une heure. Hélas ! il était nuit close quand je rouvris les yeux, me demandant où j'étais, croyant sortir d'un rêve abominable ; les gens de la maison n'avaient eu garde de me réveiller, le déjeuner n'avait même pas été servi. « Nous savions bien, me dit en souriant la *diavouchka*. » Cette assurance consola mon amour-propre de touriste; je n'étais pas une exception.

CHAPITRE VII

IRKOUTSK. — LE TRANSSIBÉRIEN

La capitale de la Sibérie orientale est une importante ville de 45,000 âmes, admirablement située au confluent de deux rivières, l'Irkout et l'Angara. Elle fut belle jadis, avant le grand incendie qui la détruisit aux deux tiers il y a une douzaine d'années : une vieille femme, paraît-il, mit le feu chez elle accidentellement, un vent violent régnait, tout ce qui était sous le vent fut atteint par les flammes et consumé en deux jours sous les yeux des malheureux habitants, impuissants à conjurer la catastrophe. Actuellement une quantité de mauvaises maisons en bois ont remplacé les riches demeures anéanties dans ce désastre. Ici plus qu'à Ekatérinebourg et qu'à Tomsk même, le contraste est frappant entre les monuments, gracieux ou grandioses, et les petites maisonnettes à simple rez-de-chaussée, misérables d'aspect. L'hôtel de Moscou, le musée, le palais du gouverneur général, l'hospice des enfants trouvés, l'école professionnelle, la bibliothèque, etc., sont les plus beaux échantillons d'architecture en pierre ; l'architecture en bois est représentée en première ligne par un gymnase de demoiselles. Il y a aussi une quantité d'églises, comme en possèdent toutes les villes russes.

Parmi toutes ces curiosités, le charmant musée, reconstruit à neuf depuis l'incendie, vous retiendra le plus longtemps sous le charme de

ses collections anthropologiques et ethnographiques. Vous remarquerez surtout des têtes ou des cornes de *Bos primigenius*, de *Bos priscus*, de *Rhinoceros tichorinus*, de mammouths ; des dépouilles modernes d'ours blancs, de cerfs, de lièvres noirs, de phoques ; la riche collection mongole et bouddhiste de M. Potanine, avec des modèles de costumes (il y en a en vessies de poissons), d'ustensiles, de tentes et de huttes, de barques, d'idoles, etc. ; d'antiques charrues à soc de bois, de petites meules à main (pour farine) éga-

Ecole professionnelle a Irkoutsk

lement préhistoriques et qui jettent une certaine lumière sur le passé lointain de la Sibérie du Nord ; enfin de vieilles plaques de bois qui furent l'œuvre d'un Gutenberg inconnu : elles servaient jadis à imprimer des prières. Ainsi passeront sous vos yeux, en quelques heures, les coutumes et les mœurs des peuplades bouriates, yakoutes, toungouzes, et vous serez frappé de l'art, du bon goût de ces dernières ; elles n'ont pas toujours, paraît-il, vécu à l'état sauvage, et Métendorf a pu dire d'elles qu'elles sont de nos jours comme des tribus « françaises » parmi les indigènes sibériens. Ceci ne manquera pas de vous flatter.

En cette saison de l'année la chaleur est insupportable dans cette ville poussiéreuse qu'aucun arbre ne garantit contre les ardeurs du soleil. Les habitants qui peuvent la fuir et se réfugier sous de frais

ombrages ne manquent pas de le faire. Le gouverneur général donne lui-même l'exemple : il s'est installé de l'autre côté de l'Angara, dans une maison de campagne rustique, perdue dans un petit bois touffu et baptisée d'un singulier nom, *Zviézdotchka*, *petite étoile ;* un fil téléphonique posé par-dessus le fleuve permet à Son Excellence de diriger sans relâche les affaires de son gouvernement. Une belle invention que le téléphone, surtout à Irkoutsk !

Après les compliments d'usage, la première chose dont vous en-

HOSPICE DES ENFANTS TROUVÉS, A IRKOUTSK

tretiennent vos hôtes Irkoutskois (?), commerçants ou fonctionnaires — les industriels manquent, — c'est du futur chemin de fer. Se fera-t-il ? Où passera-t-il ? Où sera la gare? D'ardentes polémiques sont engagées à ce sujet, chacun juge à sa manière, et le croirait-on ? ici comme à Krasnoïarsk, à Tomsk et un peu partout, cette grande création rencontre de violents détracteurs. Ses plus ardents promoteurs, les généraux Ignatieff et Korff — j'ose répéter le propos, le tenant de l'un d'eux qui ne s'en soucie guère — sont traités de *fous* par ces braves « Sibiriaks ». Un dicton populaire est celui-ci : « Les Allemands et autres hérétiques se tiennent loin de nous, grâce à Dieu ; nous pouvons vivre comme vivaient nos pères et nos aïeux, sans nous tracasser le cerveau, sans remuer nos bras ; nous avons nos profits faciles et solides : que nous faut-il de plus? »

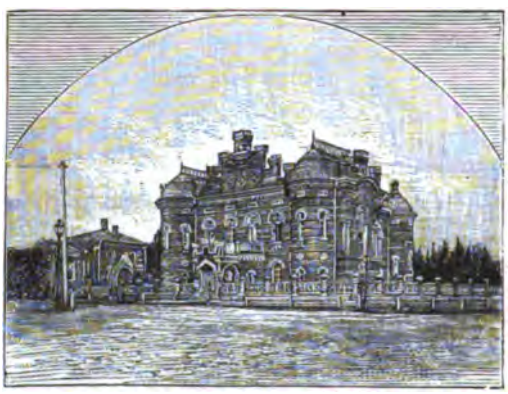
On fait aussi d'autres objections, plus ou moins spécieuses, au

tracé de la ligne, étudié par les ingénieurs à fort peu près parallèlement à la route que nous venons de parcourir en tarantass.

Donnons ici un court historique de ces études.

*
* *

Il y a déjà de quinze à vingt ans, que la question de l'établissement



Le Musée d'Irkoutsk

d'un Grand Central, traversant la Sibérie dans toute sa longueur, fut

Hotel du gouverneur général a Irkoutsk

posée à Saint-Pétersbourg ; de nombreux et savants mémoires

furent publiés sur ce sujet par des hommes considérables, au nombre desquels l'ingénieur Ostrovski, directeur du chemin de fer

La grande rue a Irkoutsk

de l'Oural (Perm à Ekatérinebourg et Tiumen), le général Tchernaïeff, etc.; ces publications provoquèrent un mouvement d'opinion

si accentué que de pauvres usines sibériennes — dont nous ferons la connaissance plus loin — purent se croire à la veille de recevoir les commandes de la nouvelle ligne et songèrent à s'outiller en vue de la fabrication des rails d'acier et du matériel roulant. Les événements politiques, la guerre de Turquie (1877-78) et ses conséquences fâcheuses au point de vue des finances russes, d'autres considérations encore provoquèrent l'abandon momentané des projets conçus en dehors du gouvernement, et les usines de la Sibérie orientale continuèrent à végéter plus que modestement, faute de débouchés.

En 1887, c'est-à-dire dans l'année qui suivit l'inauguration de la gare de Merv (2-14 juillet 1886), l'idée d'un chemin de fer sibérien fut reprise, mais officiellement cette fois, par les autorités compétentes; l'heureux achèvement de l'œuvre entreprise dans la Transcaspienne — œuvre dont la réussite était ardemment contestée par des personnages éminents, en tête desquels se plaçait l'ancien Ministre de l'intérieur, le général N. Ignatieff, — avait ramené l'attention sur la voie ferrée que les besoins de la colonisation sibérienne et de la conservation de l'Amour réclamaient depuis nombre d'années; on entrevit aussi la possibilité de construire économiquement cette grande ligne, ainsi que le tronçon de 2,000 verstes appelé à la relier plus tard au réseau des steppes turcomanes.

Au mois de mai de cette année 1887, un Comité spécial fut donc institué par l'Empereur sous la présidence de M. Abaza, président de la section des finances au Conseil d'État; il était composé des gouverneurs généraux de la Sibérie orientale et des provinces de l'Amour et du Littoral (lieutenant général comte A. Ignatieff et aide-de-camp général baron Korff), des ministres de la guerre, des finances et des travaux publics (voies et communications).

Ce Comité fut d'avis, à l'unanimité, que le Grand Central Sibérien présentait un caractère d'urgence, tant sous le rapport stratégique qu'au point de vue commercial, et qu'il y avait lieu d'en étudier immédiatement les sections comprises entre Tomsk, Irkoutsk, Strétensk, d'une part, et d'autre part, entre Boussé (sur l'Oussouri) et le port de Vladivostok. La longueur de ces sections sur lesquelles la navi-

gation fluviale fait totalement défaut est d'environ 3,000 verstes, savoir :

1° Section	de Tomsk à Irkoutsk	1.600 verstes.
2° »	de Boïarski à Strétensk	1.000
3° »	de Boussé à Vladivostok.	400
	Total.	3.000 verstes.

Le long des autres sections, c'est-à-dire entre l'Oural et Tomsk, entre Irkoutsk et Boïarski, entre Strétensk, Khabarovka et Boussé, les communications fluviales peuvent provisoirement suppléer au chemin de fer, pendant quatre à cinq mois de belle saison, pour le transport des marchandises encombrantes.

Le 9-21 juin suivant, l'Empereur ratifia le vote du Comité.

Les études sur le terrain de la première section, celle de Tomsk à Irkoutsk furent commencées peu de semaines après l'oukase du 9-21 juin, et achevées à la fin de l'été de 1888; à peine est-il besoin de dire que les grands froids de l'hiver (novembre-mai) les ont forcément interrompues.

Les études de la deuxième section, celle d'Irkoutsk à Strétensk, furent entreprises seulement en avril 1888 et ont été terminées à la fin de l'été 1889.

Les études de la troisième section, celle de Boussé à Vladivostok, furent commencées et achevées en 1887 ; en 1888 on a étudié une variante se rapprochant de la mer et évitant ainsi le voisinage de la frontière chinoise.

Chacune de ces sections fut confiée à un ingénieur en chef des ponts et chaussées ; pour les deux premières, qui sont de beaucoup les plus importantes et aussi les plus difficiles, ces ingénieurs sont MM. Méjéninoff et Viasemski. Le dernier avait étudié et construit déjà une partie du chemin de fer transcaspien.

La troisième section fut confiée à M. Oursati.

Quelques détails sur ces études de précision, entreprises dans une région lointaine et difficile d'accès, à cause des forêts vierges qui la recouvrent, peuvent offrir un certain intérêt. Je les donnerai pour la section de Tomsk à Irkoutsk.

M. Méjéninoff, directeur de cette section, parti de Pétersbourg le 3-15 août 1887 avec un personnel de douze ingénieurs, et arrivé à Tomsk le 23 du même mois, s'est mis immédiatement à l'œuvre; la saison était déjà très avancée.

Son personnel fut partagé en trois brigades, comprenant chacune quatre ingénieurs, dont l'un était le chef, et en outre un piqueur, deux Cosaques, douze soldats ou paysans.

Tout le monde était à cheval.

Les études commencées le 1er-13 septembre ont été arrêtées par le froid le 1er-13 novembre; elles étaient arrivées à la ville d'Atchinsk, située à 400 verstes de Tomsk par la route de poste; le projet de chemin de fer a réalisé une notable économie de parcours, il compte seulement 377 verstes.

On étudia en outre près de 9 verstes entre Tomsk et le point de passage de la rivière Tom, qui coule à l'Ouest de la ville.

En tout, par conséquent, la longueur du tracé étudiée en soixante jours fut d'environ 385 verstes. Ce résultat fait honneur aux Russes.

En avril 1888, les opérations furent reprises et débutèrent par une reconnaissance générale, dont le résultat fut que la meilleure solution consiste à ne pas s'écarter beaucoup de la route de poste actuellement suivie entre Tomsk et Irkoutsk. Le tracé de cette route est très ancien; il remonte à une époque bien antérieure à la conquête de la Sibérie par les Russes.

Les études de précision n'ont débuté que le 10-22 mai et se sont terminées en octobre suivant, par les soins de six brigades comprenant chacune trois ingénieurs, un piqueur, deux Cosaques et douze soldats.

La durée du travail ayant été de quatre mois, la moyenne mensuelle des études a été d'environ 300 verstes. Dans le premier mois, avant l'arrivée des fortes chaleurs, la longueur étudiée a atteint 350 verstes.

Bornons-nous à ces indications qui prouvent assez quelle activité les Russes savent déployer à l'occasion.

*
* *

Les études de la section Tomsk-Irkoutsk, ayant été rapportées à Saint-Pétersbourg dans le courant de l'hiver 1888-89, ont pu être soumises, au printemps suivant, au Conseil de l'empire, puis à l'Empereur, qui a signé, en août, l'oukase déterminant le tracé de la future ligne à partir de l'Oural, savoir :

Zlataoust — l'un des points terminus du réseau européen dans la région ouralienne, — Tchéliabinsk, Pétropavlovsk, Omsk, Kolyvane, Atchinsk, Krasnoïarsk, Irkoutsk, Nijné-Oudinsk, Strétensk.

Cet oukase coupa court aux nombreuses controverses qui s'étaient élevées au sujet du rattachement du Transsibérien avec les lignes européennes.

Vers l'Orient asiatique, le réseau ferré de la Russie d'Europe jette trois tentacules qui s'avancent, la première à Tiumen, ville située à 500 verstes au-delà des crêtes de l'Oural, la seconde à Zlataoust, petit centre industriel situé en plein cœur de la chaîne, la troisième à Orenbourg, marché très important placé à l'entrée des steppes kirghizes.

Pour ce qui concerne le raccordement ultérieur du chemin de fer transcaspien, poussé jusqu'à la grande ville de Tachkent (100,000 hab.[1]), avec le réseau européen, le choix d'Orenbourg ne fait pas de doute, cette tête de ligne étant déjà en communication directe avec Saint-Pétersbourg par le chemin de fer de Samara, Penza, Riazan et Moscou.

Pour le raccordement du Transsibérien, il n'en est pas ainsi ; chacune des têtes de ligne précitées a eu ses partisans, et voici, résumées en quelques mots, les trois solutions qui se trouvèrent en présence avant la signature du récent oukase:

1° Utiliser la traversée actuelle de l'Oural, laquelle est en exploitation depuis plusieurs années entre Perm et Tiumen, sur une longueur d'environ 850 verstes.

Le Transsibérien, soudé à Tiumen, descendrait la rivière Toura, puis le Tobol jusqu'à Tobolsk, où il franchirait l'Irtych ; il remon-

[1] Le Transcaspien se termine aujourd'hui à Samarcande et tout récemment le gouvernement russe a décidé d'ajourner son prolongement vers Tachkent. Le grand intérêt stratégique de la ligne s'arrête à Merv et à l'Amou-Daria.

terait cet important cours d'eau jusqu'à la ville de Tara, et, laissant Omsk à une centaine de verstes au Sud-Ouest, se dirigerait droit sur Tomsk.

Cette solution comportait une variante, consistant à négliger Tobolsk, ancienne capitale aujourd'hui bien déchue à cause de sa latitude trop septentrionale, et à suivre le tracé du *trakt* postal entre Tiumen et Omsk, grande ville que sa situation dans la région des *terres noires* assure d'un important développement commercial.

Ces deux directions donnent à peu près la même longueur de tracé; mais toutes deux aussi offrent le double inconvénient: 1° d'allonger sensiblement la distance de Tomsk à Moscou ; 2° de se tenir un peu au Nord, dans une région marécageuse absolument impropre à la culture ; en outre il faut noter que les chemins de fer de Perm à Kazan et de Kazan à Nijni-Novgorod, sur des longueurs de 500 verstes et de 350 verstes, sont encore à l'état de projets.

2° La solution d'Orenbourg consistait à traverser les derniers contreforts méridionaux de l'Oural par une ligne qui eût été commune avec celle du Turkestan jusqu'aux environs d'Irghiz (650 verstes), à remonter ensuite vers le Nord-Est par Tourgaï et la vallée de l'Ichim, à gagner ainsi Pétropavlovsk, puis Omsk, Kolyvane et Tomsk.

Ce tracé avait l'avantage d'offrir un tronçon commun de 650 verstes avec une ligne qui se construira dans un avenir plus ou moins lointain; mais son inconvénient très grave était de procurer un gros allongement de parcours entre Tomsk et Pétersbourg, non plus par le Nord, mais par le Sud.

3° La solution intermédiaire, celle de Zlataoust, qui fut présentée au Conseil de l'empire par les ingénieurs chargés des études, exigeait, il y a un petit nombre d'années, la traversée de l'Oural, dans une partie élevée et difficile de la chaîne, ainsi que le complément du réseau européen entre Samara, Oufa et Zlataoust ; aujourd'hui ce complément est construit et livré à la circulation, l'obstacle montagneux n'existe plus, de sorte que la principale objection soulevée par cette solution a disparu. En revanche elle présente l'inestimable avantage de rapprocher la Sibérie de l'Europe, et cela en mainte-

nant le tracé dans la zone la plus fertile et la plus peuplée de la Sibérie méridionale.

Le tableau suivant précise les indications précédentes sur les trois solutions possibles pour le raccordement du Transsibérien :

DISTANCES ET LONGUEURS A CONSTRUIRE	TRACÉ DE TIUMEN	TRACÉ D'ORENBOURG	TRACÉ DE ZLATAOUST
Distance de Moscou à Tomsk par chaque tracé (en verstes).	3.600	3.800	3.800
Longueurs totales de chemins de fer à construire entre Moscou et Tomsk			
1° En Russie d'Europe.	850	»	»
2° En Sibérie.	1.500	2.400	1.500
TOTAUX. . . . . : .	2.350	2.400	1.500
Longueurs à construire en plaine. .	2.350	2.200	1.400
» en montagne	»	200	100
	2.350	2.400	1.500
Parties communes avec la future ligne des Steppes kirghizes (Orenbourg-Tachkent).	»	650	»
Longueurs à construire, défalcation faite de ces parties communes . .	2.350	1.750	1.500

L'examen de ce tableau fait bien voir qu'au double point de vue des distances entre les points extrêmes (Pétersbourg et Tomsk), comme des longueurs à construire tant en Asie qu'en Europe, le tracé de Zlataoust est supérieur à ses rivaux.

A partir de l'Oural, descendant aisément le versant oriental de la chaîne, le Transsibérien s'avancera presque en ligne droite à travers les interminables plaines de la Sibérie occidentale, gagnera Tchéliabinsk, Pétropavlovsk, Omsk, capitale du gouvernement général des steppes et ensuite Kolyvane, chef-lieu de l'un des districts du gouvernement de Tomsk ; près de cette dernière ville, il aura à passer l'un des plus grands fleuves du monde, l'Ob, sur un ouvrage métallique de dimensions non exagérées (environ 600 mètres), ce point de passage n'étant pas très éloigné des sources du fleuve.

De là le chemin de fer se dirigera sans doute sur Mariinsk laissant

ainsi sur sa gauche la ville de Tomsk, qu'un embranchement peu coûteux pourra desservir.

Cette solution, en apparence peu rationnelle, présente le double avantage d'une notable économie de parcours et d'argent (elle évite notamment la construction d'un pont extrêmement coûteux sur l'Ob, au droit du parallèle de Tomsk, et d'un autre pont assez considérable (4 à 500 mètres) sur la rivière qui baigne cette ville, le Tom, affluent de l'Ob). On se souvient aussi que cette rivière Tom est difficilement navigable pendant la seconde moitié de l'été, que les bateaux à vapeur ne peuvent la remonter jusqu'à Tomsk, et qu'aussi cette capitale est bâtie sur la rive orientale, sujette aux affouillements : pour toutes ces raisons il n'est guère permis d'espérer qu'elle prendra jamais un bien sérieux développement commercial. La position de Kolyvane, situé sur la rive occidentale d'une magnifique artère de navigation, est plus favorable à tous égards.

Cette première section du Transsibérien, qui traverse une région absolument plate, ne comportera d'autres mouvements de terre que les remblais jugés indispensables pour mettre la voie à l'abri des inondations printanières ; en outre les seules difficultés d'asseoir solidement cette voie ne se rencontreront que dans la traversée de la steppe marécageuse de Baraba, entre Omsk et Kolyvane.

Quant à l'entretien, à la conservation des travaux de terrassements, c'est là au contraire, et là seulement, que se rencontreront les véritables périls résultant de l'accumulation des neiges. Il est assez difficile de s'imaginer ce que sont en hiver, dans ces solitudes dépourvues de tout accident de terrain, les bourrasques produites par un vent violent qui souffle pendant quelques jours dans la même direction : la neige qui recouvre le sol sur une épaisseur d'un à deux mètres et s'est pulvérisée sous l'action des grands froids, prend la forme de vagues, puis se met à *marcher*, s'entassant autour des maisons en bois et menaçant de les engloutir. Ce phénomène acquiert en Sibérie occidentale une intensité beaucoup plus redoutable qu'au Nord de la Russie européenne. Le voyageur surpris en traîneau, la nuit, loin des habitations, par une tempête de ce genre, a de grandes chances d'être enseveli tout vivant avec son équipage ; les paysans, eux, dans leurs *izbas*, courent un danger perpétuel. Ils le com-

battent, soit par des plantations d'arbres à quelque distance de leurs demeures, soit par de fortes palissades; ils élèvent aussi des murailles formées par la superposition régulière de blocs de neige durcie, qui sont soudés entre eux, non par un enduit hydraulique, mais par de l'eau. Cette eau, versée au fur et à mesure de la pose des assises, se gèle instantanément et forme pour plusieurs mois un ciment de premier ordre. Ainsi devra-t-on faire pour assurer la circulation des trains et la sécurité des voyageurs sur cette section du Transsibérien.

UNE IZBA EN HIVER

Au-delà de Mariinsk, et jusqu'au bassin de l'Amour, le relief du terrain devient de plus en plus accidenté, et si le cube des terrassements, le nombre des ouvrages d'art, s'accroissent en proportion, du moins on est à l'abri de ces dunes mobiles, plus dangereuses que les dunes de sable du Sahara. On cite même un certain nombre de districts, notamment en Transbaïkalie, où la neige ne séjourne pas sur les routes, même par des froids de 30° à 40° centigrades. En revanche la terre est gelée; il arrive même qu'en certains endroits abrités contre les vents du Sud, elle reste éternellement gelée sur plusieurs mètres de profondeur ; à la fin des étés les plus chauds

— et l'on sait que la Sibérie est le pays des températures extrêmes — le dégel ne s'étend qu'à quelques décimètres au-dessous de la surface. Il résultera de ce fait — exceptionnel sans doute — un autre genre de difficultés, se traduisant par un supplément de dépenses : car la terre dans cet état résiste à tous les efforts de la pioche et ne peut être attaquée qu'avec la poudre ou la dynamite.

En résumé, la première section du Transsibérien, longue de 1,500 verstes, commence à l'Oural et finit à l'Ob, près de la ville de Kolyvane; évitant, au Nord, les territoires stériles du gouvernement de Tobolsk, au Sud, les steppes improductives des Kirghizes, elle ne quitte pas la bande des terres noires et fertiles qui s'étend jusqu'au lac Baïkal, entre le cinquante-troisième et le cinquante-septième parallèle. La traversée de plaines submersibles et la lutte contre les tempêtes de neige (je dois mentionner aussi le manque de pierres et de graviers dans ces plaines d'alluvions) seront les principales difficultés de sa construction et de son entretien; les ouvrages d'art seront assez peu nombreux et parmi les plus importants, on peut citer : la traversée du Tobol, à Kourgane ; la traversée de l'Ichim, à Pétropavlovsk; celle de l'Irtych, à Omsk, et de l'Ob, à Kolyvane.

La deuxième section du Transsibérien commence à Kolyvane et finit à Irkoutsk. Elle mesure environ 1,600 verstes. Entre Kolyvane et Mariinsk, la ligne ne rencontre pas de sérieuses difficultés de terrain et doit franchir une seule rivière importante, le Tom ; puis, à partir de Mariinsk, elle suit sans s'en écarter beaucoup, le *trakt* postal actuel, c'est-à-dire la grande voie de communication qui relie aujourd'hui Saint-Pétersbourg et Vladivostok.

Elle franchit d'abord à Atchinsk la grosse rivière Tchoulym, affluent de l'Ob, puis à Krasnoïarsk le grand fleuve Yénisséi ; la rivière Kane, à Kansk ; l'Ouda, près de Nijné-Oudinsk ; enfin elle arrive en face de la capitale sibérienne en se tenant sur la rive opposée (la rive gauche) de l'Angara. C'est la question du passage de ce puissant émissaire du lac Baïkal qui passionne fortement les habitants d'Irkoutsk : il faut les entendre réclamer une gare au milieu même de leur ville. Mais la dépense d'un pont de 1,800 mètres de longueur

atteindrait plusieurs millions de roubles et n'a pas paru justifiée par les besoins du transit. Certes il sera moins coûteux de bâtir une ville marchande à côté de la nouvelle gare.

Une autre controverse s'est élevée au sujet de la convenance qu'il y avait à suivre à peu près exactement le *trakt* postal actuel. Un seul point de ce trakt avait été indiqué comme obligatoire par le Comité de 1887, et ratifié par l'Empereur : Krasnoïarsk, ville du plus grand avenir, admirablement située sur la rive *occidentale* de l'Yénisséi. Le Comité avait ordonné, d'autre part, comme règle générale, qu'il fallait longer au plus près la frontière chinoise.

POINT DE PASSAGE DU FLEUVE YÉNISSÉI PAR LE TRANSSIBÉRIEN

Cette dernière indication excluait *à priori* tout tracé situé au Nord du trakt postal ; du reste, un pareil tracé, à côté de l'avantage de traverser une région moins accidentée, eût présenté l'inconvénient d'allonger la distance.

Mais ne pouvait-on pas adopter une ligne plus méridionale, qui, à partir de Kolyvane, eût traversé les riches districts miniers de Biisk, Barnaoul, Kouzniètsk, puis le district plus riche encore peut-être de Minoussinsk ? M. Méjéninoff a établi qu'un pareil tracé, outre qu'il allongerait aussi le parcours, coûterait une somme énorme, malgré la plus faible dimension des ouvrages d'art à construire sur les têtes des vallées transversales ; les difficultés de terrain sont considérables sur les revers des monts Sayane, dont les plus hauts sommets dépassent 3,000 mètres ; au contraire le trakt postal ne s'élève pas au-dessus de l'altitude de 600 mètres, et les récentes études ont démontré que le tracé de ce trakt, bien antérieur à la conquête russe

et dû apparemment à des indigènes dépourvus de toutes notions scientifiques comme de tout instrument de précision, avait merveilleusement tenu compte des accidents du sol, pour raccourcir autant que possible les distances en évitant de s'engager sur des pistes sans issue.

De Kolyvane à Atchinsk, le chemin de fer aura à traverser une campagne ondulée et coupée de ravins peu profonds, mais aux pentes abruptes. En été, les fondrières y abondent, parce que le sol y est complètement dénué de formations rocheuses. Les remblais naturels y sont même si peu solides qu'il n'est pas rare de les voir s'affaisser, entraînant avec eux les maisons en bois des paysans; pour en prévenir l'écroulement, il faut relier entre eux les troncs d'arbres qui en forment l'ossature ; l'édifice peut alors s'incliner tout d'une pièce sans danger de ruine immédiate. Ce manque de pierre, qui est général depuis l'Oural jusqu'à l'Yénisséi, sera une gêne pour la construction des 2,000 premières verstes du Transsibérien.

Après Atchinsk, le tracé quitte le bassin de l'Ob, en même temps que la Sibérie occidentale, et pénètre dans le bassin de l'Yénisséi en franchissant une ligne de partage des eaux peu marquée. Toutefois les accidents de terrain s'accentuent aux approches du grand fleuve sibérien ; des rochers, de couleur rouge brun, apparaissent en grandes masses dans les montagnes qui ceinturent sa vallée.

Le lecteur sait déjà dans quelles conditions s'opérera le passage de ce fleuve. Il sait aussi qu'après ce passage commencent les véritables difficultés du Transsibérien. Les plateaux de Kansk et Nijné-Oudinsk, sur lesquels il doit s'élever et se développer, ne ressemblent nullement aux pays de plaines et de marais situés à l'Ouest de l'Ob ; ils sont très pittoresques, très accidentés, coupés de vallons et de collines ; les grands bois y alternent avec les pâturages. Pins et mélèzes atteignent dans cette contrée des dimensions colossales ; il n'est pas rare d'y voir des géants de 60 mètres de hauteur et de 2 mètres de diamètre à la base. Le tracé qui se dirige à l'Est, puis au Sud-Est, parallèlement à la crête des monts Sayane, rencontre un grand nombre de rivières qui coulent sur le versant sibérien de cette chaîne ; il passe d'une vallée dans l'autre en franchissant une succession de contreforts prenant tous naissance au Sud et courant vers le Nord, en s'abaissant progressivement.

Telle est, on peut le dire, la caractéristique du chemin de fer entre Tomsk (ou Kolyvane) et Irkoutsk : couper transversalement les vallées de rivières importantes, sauf dans la dernière partie (Toulinsk-Irkoutsk) où le tracé remonte la rive gauche de l'Angara. D'où la nécessité, non seulement de construire un certain nombre de ponts à grande portée, mais aussi de franchir autant de lignes de faîte dont l'élévation au-dessus des thalwegs fluviaux varie de 100 à 300 mètres.

La troisième section du Transsibérien commence à Irkoutsk et se termine à Strétensk, tête de ligne de la navigation de l'Amour. Dans le pâté montagneux de Transbaïkalie que la troisième section doit traverser, les difficultés de terrain sont beaucoup plus sérieuses que sur n'importe quel autre point du futur chemin de fer, et ce n'est pas sans de nombreux tâtonnements qu'on a pu trouver un point de passage convenable à travers la grande chaîne des monts Yablonoï.

Cette chaîne qui prend naissance en Mongolie, non loin de la frontière russo-chinoise, forme une sorte de prolongement des monts Sayane, ou pour mieux dire se soude à ces montagnes par un nœud de rebroussement dont la présence indique l'ancienne action de forces spéciales ayant déformé le relief terrestre et modifié l'orientation des massifs montagneux. Tandis que les Sayane courent vers le Sud-Est, les Yablonoï se redressent brusquement au Nord-Est, barrant ainsi la route au Transsibérien, et ils se continuent sans interruption, avec la même orientation mais sous un autre nom (celui de Stanovoï) jusqu'au détroit de Behring, extrémité la plus septentrionale et la plus orientale du continent asiatique.

L'influence de l'intumescence qui a engendré la formation de cette crête démesurément longue, s'est étendue en largeur (c'est-à-dire normalement à *l'onde montagneuse*) sur des centaines de kilomètres, et même, du côté du Nord, d'où semble s'être propagé le mouvement d'ondulation, sur des milliers de kilomètres ; des chaînons de moindre importance se succèdent donc les uns aux autres, à l'amont comme à l'aval de l'arête principale, et tous ces chaînons possèdent la même orientation générale.

Si le chemin de fer transsibérien avait à franchir cette succession de vagues parallèles, hautes de plusieurs milliers de pieds, la construction de la troisième section devrait être considérée comme pratiquement impossible; mais la nature a ménagé une assez bonne solution au problème.

Deux cours d'eau descendent du versant occidental des monts Yablonoï et coulent de l'Est à l'Ouest, formant ainsi deux routes qui conduisent sans obstacles insurmontables depuis le lac Baïkal jusqu'à la chaîne bordière du bassin de l'Amour. Ce sont les rivières Ouda et Khilok, toutes deux affluents d'un fleuve puissant, la Sélenga, tributaire du Baïkal.

D'autre part, un troisième cours d'eau descend du versant oriental de la même chaîne, suivant d'abord une vallée parallèle à celle du Khilok, mais inclinée en sens contraire; puis il coule vers l'Est, profitant d'une série de brèches qui brisent la continuité des arêtes alignées au-delà des Yablonoï. C'est l'Ingoda, qui, par sa réunion avec l'Onone, forme la Chilka, l'une des deux branches du Haut-Amour.

Il paraît donc tout indiqué de suivre l'une des deux premières vallées pour passer ensuite dans la troisième, et c'est, en effet, dans ce sens que les études sur le terrain ont été dirigées. Telle est aussi la solution qui a été adoptée depuis longtemps pour le trakt postal; on a choisi pour l'établir la vallée de l'Ouda.

A partir de la gare d'Irkoutsk, le tracé du chemin de fer devra franchir la rivière Irkout sur un pont de 3 à 400 mètres, puis il contournera la pointe méridionale du lac Baïkal, sans s'éloigner de la route et en longeant le versant Nord des montagnes de Kamar-Daban (1,000 mètres d'altitude). Ce versant est très abrupt et coupé d'un grand nombre de ravins profonds par lesquels des torrents, dangereux au printemps, se précipitent dans le lac. Maintes fois ils ont emporté la route, qui du reste est abandonnée en cette saison de l'année, le service de navigation s'étant remis en marche. — Cette partie de la troisième section (Irkoutsk-Boïarski), longue de 250 verstes, ne sera pas exécutée tout de suite ; les bateaux à vapeur du Baïkal suppléeront provisoirement à cette lacune.

Avant d'atteindre le delta de la Sélenga, qui devra être franchie sur un important ouvrage (6 à 800 mètres), le tracé obliquera vers

l'Est, soit pour entrer dans la vallée du Khilok aux environs de la ville de Sélenginsk, soit pour prendre celle de l'Ouda auprès de Verkné-Oudinsk. L'une ou l'autre direction conduira le chemin de fer à Tchita, chef-lieu de ce gouvernement et point obligé du tracé, et c'est dans cette partie, longue d'environ 500 verstes, que seront accumulées les plus grosses difficultés.

De Verkhné-Oudinsk à Tchita, le *trakt* remonte la vallée de l'Ouda dont il côtoie la rive droite à une faible distance ; il est rude et accidenté, couvert d'une épaisse couche de sable qui rend le travail des chevaux très pénible. Le pays est assez peuplé le long de la route (la vallée supérieure du Khilok est au contraire complètement déserte), mais les villages sont petits et de misérable aspect. On n'y trouve rien à manger; les mines d'or n'ont pas enrichi les habitants. Les forêts manquent. A droite et à gauche se profile une double rangée de collines couvertes de pins sylvestres, à l'exclusion de toute autre essence ; aucun arbuste ne croît à leur ombre.

A mesure que la route s'élève, la contrée devient moins peuplée et absolument déboisée; on ne voit plus que d'immenses steppes grisâtres, où paissent d'innombrables troupeaux de chevaux, de bêtes à cornes et de moutons.

Des orages terribles, accompagnés de pluies torrentielles, sont fréquents en été dans ces parages élevés.

Avant d'atteindre le col de la chaîne principale, et sur un parcours de 50 à 60 verstes, la route qui est fort mauvaise, se maintient à l'altitude de 1,000 mètres et traverse un plateau dénudé où passe la ligne de partage des eaux des bassins de l'Yénisséi, de la Léna et de l'Amour. Cette ligne reste assez indécise au milieu de marais et d'étangs qui sont les sources d'affluents de ces fleuves. On passe et on repasse d'un bassin à l'autre, en quelques heures et sans s'en douter.

En hiver, il tombe peu de neige sur ces hauts plateaux; en été — seule saison pour les travaux du chemin de fer — la chaleur est torride. Un nouveau fléau vient se joindre à celui des moustiques : des taons énormes, presque aussi gros que nos hannetons, mais plus longs, se montrent par milliers avec le soleil et font le supplice des indigènes.

Du haut du col (altitude 1,200 mètres) la route descend avec rapidité dans la vallée de l'Ingoda (alt. 700 mètres), et le chemin de fer doit choisir un autre passage de manière à disposer du développement nécessaire pour atteindre Tchita en pente douce.

Entre Irkoutsk et cette ville, le nombre des ouvrages d'art sera considérable, quel que soit le tracé adopté pour l'exécution; ils seront jetés pour la plupart sur des ravins profondément encaissés et devront avoir des dimensions en rapport avec les crues estivales de cette région, qui sont très fortes.

Au-delà de Tchita, toute incertitude cesse pour la direction du tracé. Il devra suivre, comme la route de poste, la vallée de l'Ingodat. Cette route est sablonneuse, accidentée, difficile. Souvent elle est taillée dans le roc, au bord même de la rivière qu'elle surplombe d'une grande hauteur. Les orages d'été l'ensevelissent parfois sous d'énormes éboulements de rochers.

On arrive à Nertchinsk après avoir passé la Nertcha, belle rivière de 3 à 400 mètres de largeur. Ici l'altitude est d'environ 550 mètres. L'écart des températures est extrême d'une saison à l'autre — 80° centigrades; on y a constaté — 46° en janvier et 34° à l'ombre, au mois d'août. Malgré ces énormes différences, la végétation y est des plus puissantes, comme dans presque toute la Transbaïkalie; on cultive avec succès diverses espèces de grains, même du tabac et des concombres (*agourtsi*).

De Tchita à Nertchinsk, sur un parcours de 300 verstes, on comptera pour le moins 20 ouvrages d'art importants.

De Nertchinsk à Strétensk, la distance est seulement de 100 verstes; le tracé ne s'écartera pas trop du thalweg sinueux de la vallée, dont la route actuelle s'éloigne pour franchir un col à l'altitude d'un millier de mètres et redescendre en pente raide au bord de la Chilka, en face du petit port de Strétensk.

En résumé, la troisième section du Transsibérien aura à traverser une région montagneuse et hérissée d'obstacles; outre les grands ponts de l'Irkout, de la Sélenga et de la Nertcha, elle comportera la construction d'une cinquantaine d'ouvrages exceptionnels, sans compter, si l'on veut avoir une bonne ligne, un nombre de tunnels fort respectable.

La quatrième section du Transsibérien commence à Strétensk et finit à Khabarovka. Elle aura une longeur approximative de 2,000 verstes et suivra d'un bout à l'autre la vallée de l'Amour.

L'obligation de ne pas s'en écarter créera un inconvénient grave : la *rive haute* du fleuve, celle qui est sujette à des éboulements, ne se tient pas toujours du même côté du courant; ce courant marche vers l'Orient à travers d'innombrables sinuosités, et les affouillements se produisent, tantôt sur la droite, tantôt sur la gauche du lit.

Jusqu'au confluent de l'Argoun, le chemin de fer pourra sans doute éviter les passages trop difficiles en franchissant la rivière ; mais à l'aval de ce confluent, la rive droite de l'Amour appartient à la Chine, et coûte que coûte la voie ferrée devra se maintenir sur la rive gauche.

La débâcle des glaces présente des dangers du même ordre. Elle commence en avril et dure jusqu'au milieu de juin, mais s'opère plus rapidement en amont qu'en aval; de sorte que les glaces, arrêtées sur les seuils en digues temporaires, retiennent les eaux de crue qui détruisent les berges, cherchent à se déverser latéralement, déracinent les arbres, inondent les plaines environnantes et les dévastent. C'est surtout à cette époque de l'année que la rive haute subit de véritables effondrements, au point que les vagues qu'ils soulèvent se propagent jusqu'à 15 et 20 kilomètres.

De Strétensk à la station de Gorbitza (distance 167 verstes), les bords de la Chilka sont extrêmements abruptes et couverts de forêts qui descendent jusque dans les eaux du fleuve. En beaucoup de points des rochers granitiques se dressent à des hauteurs de 2 à 300 mètres; des sapins couronnent leur sommet; à leur base s'ouvrent de profondes cavernes où le courant très rapide s'engouffre en bouillonnant.

De Gorbitza jusqu'au confluent de l'Argoun, la vallée devient de plus en plus tourmentée et sauvage. Le cours sinueux de la Chilka se déroule, large d'au moins 600 mètres, entre deux rangées de collines rocheuses, hautes d'une centaine de mètres, et descendant en pente rapide sur les rives. Tout ce pays n'est qu'une forêt et paraît absolument désert.

Après le confluent de ses deux branches, le Haut-Amour conserve

à peu de chose près le caractère de la Basse-Chilka ; seulement le fleuve est plus large et renferme un plus grand nombre d'îles.

A partir d'Albazine, la rive russe s'abaisse, tandis que des rochers à pic continuent à se dresser le long de la berge chinoise. Parfois la largeur du fleuve se réduit à 500 mètres — ce qui est peu pour l'artillerie moderne.

A Blogoviéchtchensk, cette largeur atteint 1 verste. Pendant l'été, les eaux sont très hautes ; la plaine qui entoure la ville est submergée. Celle-ci, quoique bâtie à 10 mètres au-dessus du niveau ordinaire du fleuve, n'est pas toujours à l'abri des inondations.

A 1 verste en aval se trouve le confluent de la Zéia, le plus important tributaire de la rive gauche de l'Amour ; il a un cours de 1,200 kilomètres dont la moitié est navigable par bateaux à vapeur, roule un immense volume d'eau et subit des crues considérables. Il faudra en ce point un ouvrage d'art de premier ordre.

Un autre passage difficile se rencontre à 100 verstes plus bas, au confluent de la grande rivière Bouréia, longue de 1,000 kilomètres, large de 800 mètres.

La rive russe continue à être une plaine indéfinie de terres noires, souvent submersible, admirablement fertile mais inculte, jusqu'aux monts Khingan, que le fleuve traverse par un défilé de 170 kilomètres de longueur, extrêmement sinueux, bordé de falaises à pic et de forêts sauvages. La largeur de l'Amour diminue des trois quarts (800 mètres au lieu de 3 kilomètres ; ses eaux rapides, profondes de 40 mètres, tourbillonnent, encaissées entre une double muraille aux pentes abruptes et boisées.

Au sortir de ce défilé, dont le passage coûtera des efforts et des dépenses énormes, le fleuve reprend une allure plus paisible et coule dans une plaine marécageuse jusqu'à Khabarovka ; après le confluent du Soungari, rivière immense qui est navigable sur 1,500 kilomètres, l'Amour a une largeur moyenne de 8 kilomètres. Il faudra néanmoins le franchir pour prendre la direction de Vladivostok.

Outre les grands ouvrages qui viennent d'être mentionnés, cette quatrième section comportera environ soixante ponts ou viaducs importants, et une longueur de tunnels dont on ne peut se faire aucune idée, faute d'études de précision. Mais ce que l'on sait actuellement

des difficultés accumulées sur cette partie du Transsibérien autorise à penser qu'eu égard à l'éloignement et au prix fabuleux des transports, le coût kilométrique atteindra ici son maximum.

La cinquième section, longue de 450 verstes, ira de Khabarovka à Boussé, point terminus de la grande navigation sur l'Oussouri. Ce

Le général comte A. Ignatieff

cours d'eau est, après le Soungari, l'affluent le plus considérable de la rive droite de l'Amour et sert de frontière jusqu'à ce poste militaire de Boussé, situé au confluent de la rivière Soungatcha. Le développement de son cours est de 800 kilomètres. Près de son embouchure il mesure 3 kilomètres de largeur, et conserve sur un certain parcours une largeur moyenne de 2 kilomètres, avec une profondeur moyenne de 3 à 6 mètres, que doublent les crues printanières; à Boussé, il a encore 500 mètres de largeur.

Le chemin de fer n'aura pas à franchir cet important cours d'eau, qui coule dans une large vallée comprise entre les deux chaînes

parallèles du *Sikhota-alin*, ligne bordière de la côte russe, et du *Chan-alin*, principale arête de la Mandchourie chinoise.

Le pays traversé est plat, mais très riche et très beau ; de petits bouquets de trembles, de grands chênes isolés ornent les prairies qui s'étendent au loin jusqu'aux montagnes couvertes de bois épais. Il semble que ces belles campagnes, où la charrue des colons russes ne passe qu'en de trop rares cantons, soient réellement cultivées. Ce sol fécond pourrait nourrir d'innombrables troupeaux, comme celui de l'Australie, de la République Argentine, des États-Unis. Mais la colonisation commence à peine et le fourrage pourrit souvent sur place ; faute de bras et de moyens de transport, on l'amène difficilement à Khabarovka, où la nourriture des chevaux, comme celle des hommes, coûte encore un prix fort élevé.

Le tracé de la cinquième section rencontre une quinzaine de rivières, dont la plus importante est le Khor (largeur 300 mètres). Du reste la construction n'offrira de vraies difficultés qu'en raison de l'éloignement: toutes les fournitures afférentes à cette partie du Transsibérien devront être approvisionnées par la voie maritime.

Il en sera de même pour la sixième section, qui va de Boussé à Vladivostok et mesure 400 verstes de longueur.

Aujourd'hui la navigation remonte plus haut que Boussé, suivant la rivière Soungatcha et le lac Khanka ; elle s'arrête au poste militaire de Kamen-Rybolov, sur la rive occidentale de ce lac. Une route de 200 verstes relie ce poste à Vladivostok. Mais la Soungatcha est une rivière étroite (30 à 40 mètres), et si tortueuse que ses détours portent à 280 kilomètres la distance à vol d'oiseau de 90 kilomètres entre Boussé et le lac Khanka. Il est donc exact de considérer ce dernier port comme le vrai point terminus de la navigation à venir, et l'on a eu raison de le prendre pour origine de la sixième section qui doit recevoir, d'après les vues du gouvernement russe, une prochaine exécution.

Cette exécution — à part toujours la question de transports et approvisionnements de toutes sortes — n'offrira que des difficultés très ordinaires.

En résumé, le Transsibérien présentera six sections :

1°	Section de Zlataoust à Kolyvane, longueur. . . .	1.500	verstes.
2°	» de Kolyvane à Irkoutsk, longueur.	1.600	»
3°	» d'Irkoutsk à Strétensk, longueur	1.250	»
4°	» de Strétensk à Khabarovka, longueur . .	2.000	»
5°	» de Khabarovka à Boussé, longueur. . . .	450	»
6°	» de Boussé à Vladivostok, longueur	400	»
	TOTAL.	7.200	verstes.

7,700 kilomètres ! Et quels obstacles à vaincre !

N'avions-nous pas raison de considérer cette grande œuvre comme la plus importante qu'ait jamais projetée le génie humain?

MODE D'EXÉCUTION DU TRANSSIBÉRIEN

Tel est dans son ensemble le tracé de cette ligne gigantesque dont l'exécution prochaine laisse incrédules un certain nombre d'habitants d'Irkoutsk. « On en parle depuis si longtemps ! disent-ils. Puis, en elle-même l'œuvre est trop difficile. »

D'autres déclarent : « Il y a impossibilité absolue. »

Les plus féroces ajoutent : « A quoi bon ce chemin de fer ? Nous aimons mieux voyager en tarantass. On part quand on veut, on s'arrête où l'on veut et tout le temps qu'on veut dans les stations de poste ; on a aussi l'agrément de voyager seul ou avec des personnes de son choix. Rien de pareil avec votre système européen. Il faut s'embarquer à heure fixe, dans un wagon rempli de visages inconnus et souvent déplaisants ; on vous transporte comme une malle, et vous n'avez pas le droit de faire arrêter le train si bon vous semble. »

Que dire à cela ? Rien du tout. Le raisonnement est trop original. Laissons-lui donc toute sa portée et répondons seulement aux objections tirées de l'impossibilité ou de la difficulté excessive.

Les trois sections les plus urgentes du Transsibérien sont la deuxième, la troisième et la sixième. Cette dernière est absolument indépendante des deux autres, tandis que la troisième ne pourra être

commencée qu'après achèvement de la seconde. On n'a, en somme, à se préoccuper pour le moment que de l'exécution de deux sections, celle de Kolyvane à Irkoutsk et celle de Boussé à Vladivostok.

Deux difficultés principales retarderont la marche des travaux :

1° L'éloignement des centres industriels, qui fourniront le matériel métallique ;

2° La pénurie des ouvriers.

Pour la section de l'Oussouri, qui n'est pas très longue et ne comporte aucun ouvrage d'art important, la seule manière de vaincre ces difficultés sera de faire venir d'Europe — si ce n'est des États-Unis de l'Amérique du Nord — non seulement tout le matériel, mais encore les ouvriers spéciaux ; les terrassiers se recruteront assez aisément dans la population russe qui augmente notablement d'année en année, et, s'il le faut, parmi les colons mandchoux établis en grand nombre de l'autre côté de la frontière. Cette section de 400 verstes ne coûtera peut-être pas un effort supérieur à celui qu'a exigé la construction de l'arsenal de Vladivostok.

On ne saurait en dire autant de la section Kolyvane-Irkoutsk, dont la longueur est le quadruple, dont les terrassements sont beaucoup plus forts et les ouvrages d'art infiniment plus nombreux. Les habitants y sont aussi, non pas peut-être plus clairsemés, mais distraits par d'autres occupations — en particulier le travail des mines d'or; enfin il n'existe pas à proximité de la ligne une région peuplée comme la Mandchourie chinoise.

La première question qui se pose est celle de savoir s'il suffit d'adopter un seul point d'attaque (qui serait Kolyvane), ou s'il convient d'en choisir plusieurs, afin d'achever la construction dans le plus bref délai possible. Le chiffre de quatre années a été prononcé comme durée maxima de cette construction, ou du moins comme une indication dont les ingénieurs auraient à tenir compte de leur mieux.

Rappellons ici ce qui s'est passé pour le Transcaspien.

La construction du chemin de fer transcaspien n'a comporté qu'un seul point d'attaque en même temps qu'une seule route pour les transports du matériel venu de Russie : le Volga (ou ses affluents) et la mer Caspienne jusqu'au débarcadère d'Ouzoun-Ada. Depuis

cette gare jusqu'à l'Oxus, les rails chargés sur les wagons se sont avancés progressivement, puis ont franchi le fleuve sur un pont provisoire en charpente, et enfin ont atteint Samarcande, en utilisant chaque jour pour leur transport les rails posés la veille. Exceptionnellement et pour arriver plus vite à Merv, on s'est servi de transports par chevaux de manière à avoir pour la pose de la voie deux points d'attaque simultanés distants de 4 ou de 6 verstes. Mais la règle a été de ne travailler qu'à l'*avancement*. Dans ces conditions, la section la plus facile, celle aussi qui a été construite le plus rapidement est celle de Kizil-Arvat à Merv ; elle mesure 527 verstes (environ 554 kilomètres), comporte seulement 4,000 mètres cubes de terrassements par kilomètre, ne rencontre aucun ouvrage d'art important, et a exigé douze mois de travail *ininterrompu*, c'est-à-dire l'équivalent de trois campagnes de quatre mois en Sibérie. La ligne de Kolyvane à Irkoutsk est trois fois plus longue que ce tronçon de Kizil-Arvat à Merv ; elle comporte cinq fois plus de terrassements, et beaucoup d'ouvrages d'art ; les conditions sont donc tout autres. Mais admettant que ces terrassements, ces ouvrages d'art ne soient la cause d'aucun retard pour la pose de la voie, il faut admettre aussi le raisonnement suivant : s'il a fallu 12 mois pour achever en Transcaspienne 527 verstes de chemin de fer, il en faudra au moins 36, c'est-à-dire neuf campagnes, pour achever la ligne de Kolyvane à Irkoutsk, avec un seul point d'attaque et en marchant à l'avancement depuis Kolyvane.

En réalité, il en faudrait bien davantage, à cause des retards apportés par la traversée des fleuves. A moins de faire chaque année un passage provisoire qui serait emporté par la débâcle de l'année suivante, on devrait attendre l'établissement du pont définitif en fer ou en acier, avant que les rails pussent se développer sur l'autre rive. On pourrait à la rigueur opérer un transbordement à l'aide de barques ; mais encore ce moyen est-il lent et coûteux.

La conclusion est que, pour limiter la construction à une durée de quatre à cinq ans, il est nécessaire de chercher des points d'attaque intermédiaires entre Kolyvane et Irkoutsk.

La chose est-elle possible ? Oui, car on peut toujours faire circuler le matériel sur le *trakt* postal et en former plusieurs dépôts le long

de la future ligne ; de plus il se présente une circonstance favorable qui permettra d'approvisionner une partie de ces dépôts à l'aide de rivières navigables, communiquant avec le bassin de l'Ob et par conséquent avec les usines de l'Oural.

Parmi les rivières rencontrées par le chemin de fer, entre Kolyvane et Irkoutsk, sont seules navigables :

1° L'*Ob*, qui met en communication la tête de la section avec le chemin de fer de l'Oural (Tiumen), par l'Irtych et ses affluents, le Tobol et la Toura ;

2° Le *Tom*, que le tracé rencontre à 80 verstes de l'origine;

3° La *Kiia*, affluent du *Tchoulym*, qui lui-même porte ses eaux à l'Ob ; le tracé la rencontre à Mariinsk, à 200 verstes environ du passage du Tom ;

4° Le *Tchoulym*, qui sera franchi à Atchinsk (175 verstes de Mariinsk).

Nous avons déjà quatre points d'attaque possibles : Kolyvane, le passage du Tom, Mariinsk et Atchinsk, distants de 80 verstes, 200 verstes et 175 verstes.

5° Au-delà du Tchoulym, le tracé quitte le bassin de l'Ob et passe dans celui de l'Yénisséi, qu'il franchit à Krasnoïarsk (170 verstes d'Atchinsk).

Ce grand fleuve est navigable bien à l'amont de cette ville (plus de 1,000 verstes) et jusqu'à son embouchure dans l'Océan Glacial. Mais il ne faut pas songer à utiliser la voie maritime, beaucoup trop dangereuse à cause des banquises, et praticable pendant un laps de temps beaucoup trop court (2 mois à peine) et en outre très variable.

Il y a fort heureusement une autre solution pour établir un point d'attaque à Krasnoïarsk. Elle consiste à utiliser un certain canal artificiel, dit du Ket au Kass, qui vient d'être achevé et met en communication les deux bassins de l'Ob et de l'Yénisséi. Le Ket est un affluent de l'Ob dont le cours supérieur passe à quelques verstes des sources du Kass, affluent de l'Yénisséi. Un canal, long de 12 verstes, réunit ces deux affluents. Le service de la construction du chemin de fer aura-t-il intérêt à s'en servir? Cette question demandera un examen circonstancié.

Le canal est à section étroite et ne livrera passage qu'à des petits

bateaux portant 5,000 pouds. Ceux du bassin de l'Ob peuvent recevoir 20,000 pouds de pièces métalliques. Enfin la latitude élevée du canal ne permettra pas de le pratiquer pendant plus de 2 mois 1/2 à 3 mois.

Que l'on emploie cette voie fluviale, ou la voie de terre, ou toutes les deux simultanément, il semble qu'il y aura lieu d'organiser à Krasnoïarsk un chantier d'attaque dans la direction de l'Est.

6° La dernière rivière navigable est la *Kane* qui sera franchie à Kansk (200 verstes de Krasnoïarsk). Sa navigabilité cesse en cette ville même, où l'on peut établir un autre point d'attaque desservi par le canal du Ket au Kass.

Après Kansk, on ne trouve plus aucun point d'attaque possible, sauf emploi des transports par terre. Le tracé du chemin de fer rencontre encore d'importants affluents de l'Yénisséi et de l'Angara ; tous ces cours d'eau, soit torrentiels, soit embarrassés de nombreux rapides, sont impropres à la navigation.

D'après ces bases — et sans entrer ici dans des détails trop arides — nous arrivons à calculer qu'il faudrait une durée *minima* de *quatre ans* pour l'achèvement de la section Kolyvane-Irkoutsk. Cette durée serait un minimum, en ce sens que nos calculs supposent qu'aucun mécompte ne surviendra pendant la construction : par exemple, une grève totale ou partielle des ouvriers, un accident grave, un échouage interrompant la navigation, etc. Ils supposent en outre que les ingénieurs russes auront à leur disposition le nombre d'ouvriers voulu ; mais aussi combien de bras faudra-t-il pour établir si rapidement ces 1,600 verstes de voie ferrée ? Je demande la permission d'en présenter le compte exact : il est vraiment effrayant.

Il faut reconnaître d'abord que les terrassements devront être terminés dans le cours des deux premières années, de manière qu'un hiver au moins permette aux tassements de se produire et à la voie de prendre son assiette avant la pose des rails.

Combien ces terrassements, évalués à une moyenne de 20,000 mètres cubes par kilomètre, exigeront-ils d'ouvriers ?

Le travail effectif ne dépassera pas cent jours par an, à cause des fêtes[1] ; le cube du déblai kilométrique sera de 20,000 mètres cubes

[1] En général, les ingénieurs russes ne comptent que 250 jours de travail pour l'année entière.

par an pour la demi-longueur du tracé (850 kil.); le cube du déblai journalier sera donc, par kilomètre, de 200 mètres cubes pour la même demi-longueur.

Ceci posé, en admettant qu'un ouvrier puisse extraire en moyenne 2 mètres cubes par jour, et qu'un autre ouvrier suffise pour le transport de 20 mètres cubes en remblai, il faudrait 110 ouvriers par kilomètre, et pour la demi longueur (850 k.), un total de.	93.500 hommes.
En ajoutant pour les chefs de chantiers, surveillants, piqueurs, etc.	1.500 »
On arrive à se convaincre qu'il faudrait pour les terrassements seuls, une armée de.	95.000 hommes.
et une cavalerie d'environ 6 chevaux par kilomètre, soit. . .	5.000 chevaux.

Serait-il possible de réunir une pareille masse de terrassiers, auxquels devraient s'ajouter les ouvriers spéciaux, maçons, charpentiers, menuisiers, etc., et ceux préposés aux dépôts et transports du matériel métallique, en tout plus de cent mille hommes?

Oui, en théorie; pratiquement cette concentration paraît offrir d'insurmontables difficultés.

L'élément russe de la population sibérienne ne fournira qu'un contingent très modeste d'ouvriers sédentaires; en 1887 et 1888, on a eu de la peine à réunir 2,000 ouvriers pour le percement du canal du Ket au Kass. La population autochtone de cette région de la Sibérie, qui compte encore 250,000 Bouriates, donnera davantage, 20 à 25,000 hommes, qui seront d'excellents travailleurs, sobres et disciplinés; il y a aussi les Kirghizes des gouvernements d'Akmolinsk et de Sémipalatinsk. Enfin les condamnés, les déportés fourniront un certain contingent, mais moins nombreux qu'on ne croit, et surtout de très mauvaise qualité. On peut compter en tout sur 30 à 35,000 individus, habitant le pays jusqu'à une distance de 1,000 verstes du chemin de fer à construire. C'est à peine le tiers du nombre nécessaire pour achever celui-ci en quatre ans. Les deux autres tiers devraient venir de la Russie d'Europe par Perm, Ékatérinebourg, Tiumen et la voie fluviale de l'Irtych et de l'Ob. Ils arriveraient au printemps et retourneraient passer l'hiver chez eux, après la clôture de chaque campagne d'été. Il ne serait pas possible d'embaucher un seul moujik sans cette condition expresse de rapatriement pour l'hiver. Mais comment amener et rapatrier 70,000 à

75,000 personnes, si l'on ne se sert pas de la flottille destinée au transport du matériel métallique? La Cie de navigation Kourbatoff et Ignatoff compte disposer de vingt vapeurs qui feront chacun cinq voyages dans chaque sens et remorqueront deux barges portant chacune 25,000 pouds de matériel.

TYPES BOURIATES

Si le premier voyage d'aller (comme le dernier voyage de retour sont employés au transport du personnel ouvrier, on chargera sur chaque barge 7 à 800 passagers, en tout 30,000 ; mais cet envoi n'arrivera sur les chantiers que quinze jours après le début de la campagne et devra être rapatrié quinze jours avant la fin. Il faudrait un second envoi égal pour compléter les chantiers; ce second envoi

subirait un retard d'un mois et demi à l'aller ; on devrait aussi le rembarquer un mois au moins avant la clôture des travaux, et il lui resterait seulement un mois de travail effectif sur les chantiers.

Ces résultats démontrent que le premier envoi seul, donnant trois mois de travail utile, est réalisable. On ne peut songer à marcher avec un personnel de plus de 60,000 terrassiers, dont la moitié venus d'Europe.

Les terrassements qui comportent deux campagnes à 100 journées de travail chacune, soit 200 journées de 95.000 terrassiers (19.000.000 de journées), subiront donc un retard sensible ; on réalisera par an :

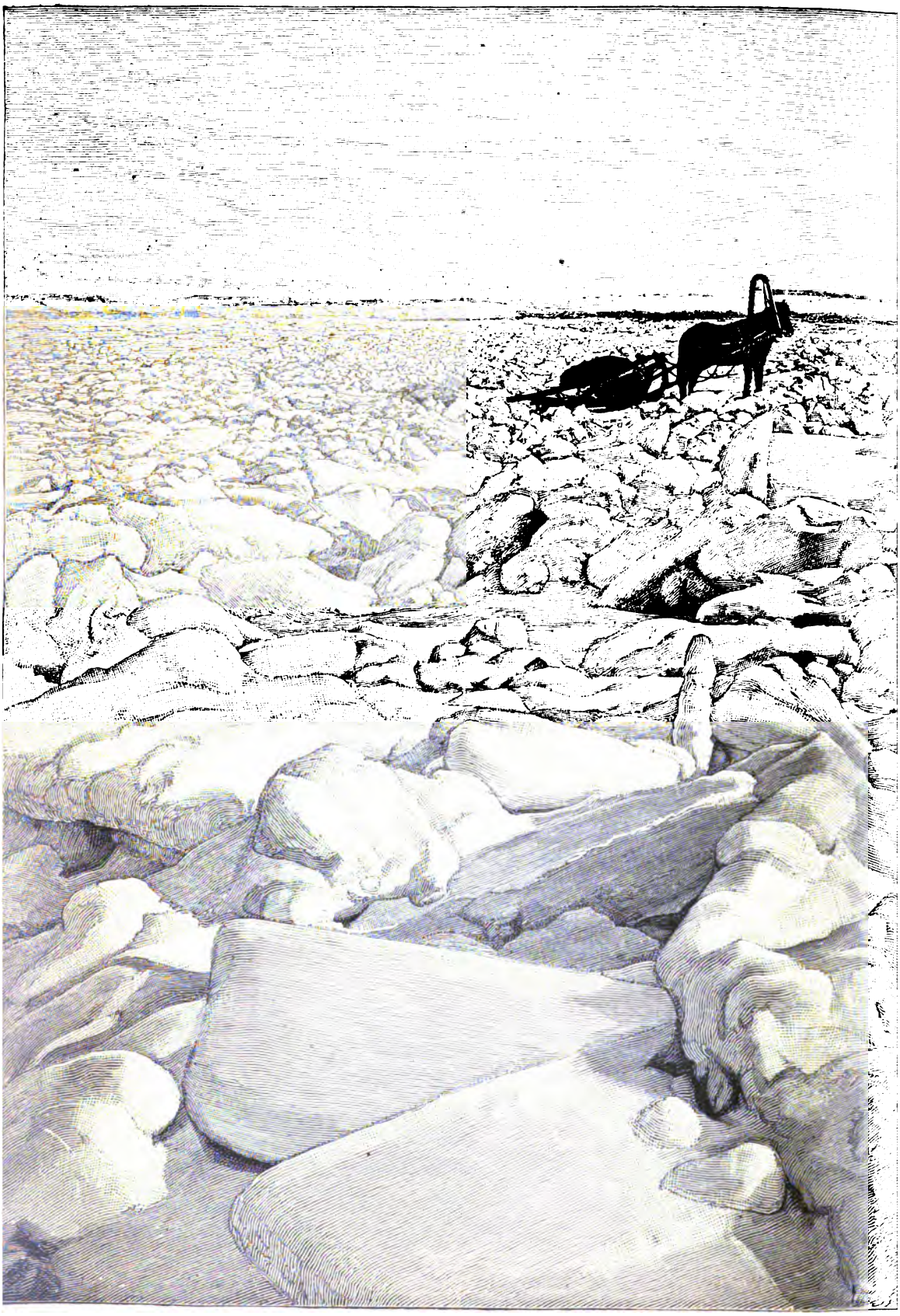
100 journées de 30.000 ouvriers.	3.000.000
70 » de 30.000 »	2.100.000
Total.	5.100.000

Conclusion : Il faut compter quatre campagnes, au lieu de deux, pour les terrassements, et six ans, au lieu de quatre, pour l'achèvement du chemin de fer.

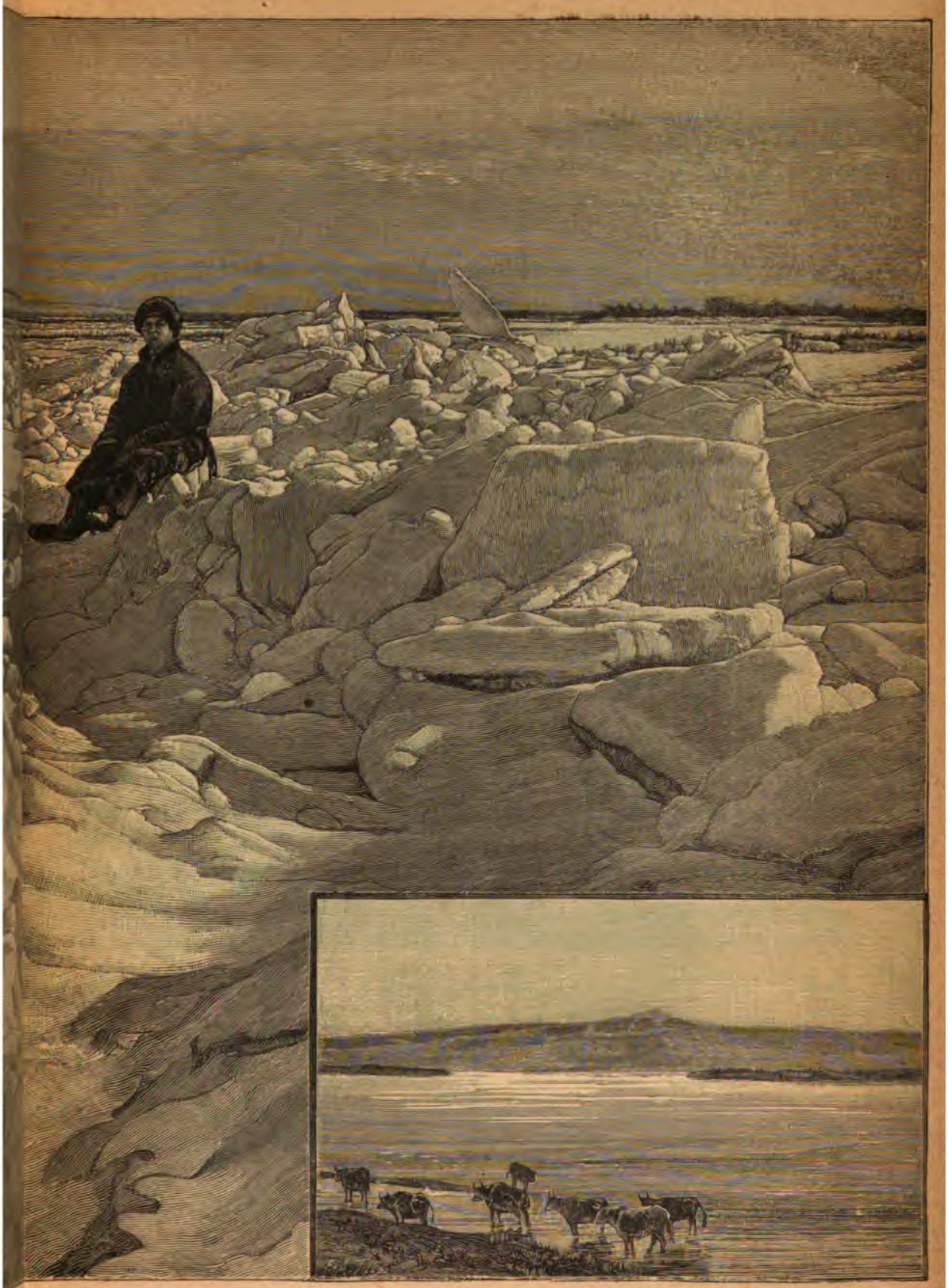
Dira-t-on que la flotille de l'Ob peut être renforcée, que l'on construira de nouveaux vapeurs et de nouvelles barges ? L'objection serait fondée si l'exécution du Transsibérien devait attendre ce renforcement qui demanderait quelques années. Il est plus probable que les Russes se contenteront des moyens de transport actuels.

Il y aurait bien une autre combinaison qui éviterait des frais de voyage se chiffrant par 4 et 5 millions de francs chaque année. Elle consisterait à recruter en Russie d'Europe, non des ouvriers temporaires, mais des paysans qui émigreraient à titre définitif avec leurs familles, et contracteraient l'engagement de travailler au chemin de fer ; en retour de cet engagement — et sans préjudice de leur paye journalière — l'État leur assurerait des concessions de terrains limitrophes de la ligne, les fixerait ainsi au sol sibérien, donnerait une impulsion nouvelle à la colonisation des vastes territoires encore disponibles. Serait-il possible de trouver dans cette Russie d'Europe, peuplée de 100 millions d'âmes, 30,000 et même 70,000 familles disposées à cet exil volontaire ?

Un pareil exode, qui porterait sur un nombre considérable d'individus (il faut compter une moyenne d'au moins quatre enfants par famille), ne soulèverait-il pas des difficultés administratives,



1. L'Angara en hiv



— 2. L'Angara en été

politiques ou même militaires? Autant de questions qu'il ne m'appartient pas de résoudre. Le gouvernement russe est seul juge de la mesure dans laquelle il conviendrait de favoriser le courant

TYPES BOURIATES

d'émigration spontanée qui se formerait en vue de la construction du Transsibérien.

J'aborde l'examen d'une autre solution pour l'exécution rapide du chemin de fer de Kolyvane à Irkoutsk; elle a été présentée, je crois, par le directeur des études, M. Méjéninoff; du moins il la considérait comme la meilleure au moment des opérations sur le terrain.

Elle consisterait à commencer les travaux, non à l'Ob, mais à l'Oural, à exécuter d'abord la première section (de Zlataoust à Kolyvane), et à n'attaquer l'autre qu'après achèvement de celle-ci.

Cette première section se soudant au réseau russe en exploitation, le recrutement, le transport et le rapatriement des ouvriers s'effectueraient aussi facilement qu'économiquement, d'autant mieux que leur nombre devrait être beaucoup moins élevé que pour la section suivante, vu la faible importance des terrassements.

M. Méjéninoff estimait qu'en deux ans, trois ans au plus, les rails pourraient être posés sur cette distance de 1,500 verstes qui sépare l'Ob de l'Oural. Il existe en effet plusieurs points d'attaque intermédiaires, desservis par de superbes cours d'eau, le Tobol, l'Ichim, l'Irtych et l'Om.

Disons plus : pourquoi n'attaquerait-on la deuxième section (Kolyvane-Irkoutsk) qu'après l'achèvement complet de la première ?

Ne serait-il pas avantageux, au point de vue de la rapidité d'exécution, d'attaquer les deux sections simultanément, et de se servir de la première, qui sera terminée plusieurs années avant l'autre, pour les expéditions complémentaires du matériel et le transport des ouvriers ?

Dans le temps que se construira cette première section de 1,500 verstes, il sera certainement possible de faire les 600 verstes qui séparent Kolyvane de Krasnoïarsk, et l'on ne voit pas pour quel motif — à part la limitation des crédits disponibles — les deux opérations ne seraient pas conduites de front. Ce seraient 600 verstes de gagnées du côté de l'Orient.

TRAFIC ET EXPLOITATION

Ainsi la conclusion de ces développements dont le lecteur voudra bien excuser la sécheresse, est que le projet d'un chemin de fer transsibérien, loin de rentrer dans la catégorie des chimères, se présente dans des conditions qui en rendent l'exécution possible en un laps de temps assez court. Le premier résultat donné par ce

chemin de fer, sera de faciliter la circulation des personnes et des marchandises d'un bout à l'autre de la Sibérie. L'état des voies de communication actuelle permet, au prix de beaucoup de temps et de

FEMME BOURIATE

fatigues, le transport des personnes, celui des marchandises revient à des prix fabuleux, et par conséquent la colonisation sibérienne ne progresse pas, les richesses naturelles demeurent improductives faute de débouchés.

Bornons-nous à rappeler ici les chiffres suivants :

Le transport d'un poud de marchandises (16 k. 24) entre Moscou et Tomsk coûte environ 3 roubles et demi. De Tomsk à Irkoutsk on paye un prix variable entre 2 roubles et demi et 6 roubles et demi, suivant l'abondance des récoltes de foin et d'avoine ; de sorte que le transport total de Moscou à Irkoutsk oscille entre 6 et 10 roubles par poud, en d'autres termes entre 1,660 et 2,440 francs la tonne (le rouble étant compté à sa valeur nominale).

Cependant la majeure partie du parcours est faite par voie fluviale entre Tiumen et Tomsk.

Les distances actuelles sont les suivantes :

De Moscou à Tomsk, environ.	5.000	verstes
De Tomsk à Irkoutsk	1.560	»
De Moscou à Irkoutsk.	6.560	»
Par le chemin de fer cette distance totale sera réduite à	4.760	»
Raccourcissement. . . . . , ...	1.800	»

En appliquant le tarif de 0 fr. 05 par tonne et par kilomètre, on trouve que le prix de transport de Moscou à Irkoutsk ne dépassera pas 255 francs la tonne, c'est-à-dire n'atteindra guère que le sixième des prix de revient actuels les plus bas.

Donc le chemin de fer se justifie, à condition toutefois qu'il ait quelque chose à transporter, en d'autres termes que le trafic existant puisse se développer dans une large proportion.

Les renseignements sommaires que nous avons fournis sur les ressources agricoles de la Sibérie méridionale, sa fertilité, sa population, ceux que nous allons fournir sur ses richesses minières permettent de former à ce sujet les conjectures les plus favorables.

Le tracé du Transsibérien, entre l'Oural et l'Yénisséi, se tient vers le 55e parallèle, puis il oblique vers le Sud, pour atteindre le 43e degré à Vladivostok. Il y a donc bien loin de cette latitude moyenne à celle des rivages inhabitables de l'Océan Glacial (70°). Comparée aux régions du Nord, la zone traversée peut être qualifiée de tempérée ; les Sibériens d'Yakoutsk, habitués à des froids de 50° et 60° centigrades, considèrent l'Altaï ou la Transbaïkalie comme l'Italie de leur pays.

Le tableau suivant donne les températures moyennes de quelques point du tracé, ou voisins du tracé :

NOMS DES STATIONS	TEMPÉRATURE moyenne DE L'ANNÉE	MOYENNE du mois LE PLUS FROID	MOYENNE du mois LE PLUS CHAUD	ÉCART
Kaïnsk.	— 0°7	— 20°0	20°4	40°4
Tomsk.	— 0 9	— 19 2	18 5	37 7
Barnaoul	— 0 02	— 20 3	19 5	39 8
Irkoutsk.	— 0 1	— 20 8	18 4	39 2
Blagoviéchtchensk	— 0 0	— 26 7	22 6	49 3
Vladivostok.	+ 4 1	— 14 4	20 1	34 5

Ce ne sont là que des moyennes ; en hiver le thermomètre descend à — 30° et même à — 40° centigrades ; de la fin juin au milieu d'août règne un été qui amène des chaleurs souvent supérieures à celle de France. A Verkhoïansk même, le pôle du froid, il n'est pas rare de voir le thermomètre dépasser + 35° centigrades. Si ces écarts de températures extrêmes sont trop considérables, si en outre la durée des chaleurs est trop courte, la vie animale et végétale se trouve paralysée : il en est ainsi dans les zones centrale et septentrionale de la Sibérie, mais non pas dans la zone méridionale. Ici, après un sommeil de sept à huit mois, la nature se réveille brusquement, la végétation croît avec force et le sol fertile peut donner de belles récoltes avant le retour des frimas. La colonisation est donc possible. Un Français trouverait sans doute ce climat extrêmement dur ; les Russes le préfèrent à celui de Pétersbourg. Le peuplement du pays se fera donc sans répugnance, surtout si le gouvernement met un frein à la colonisation pénale, et il ne semble pas téméraire d'affirmer que la majeure partie des habitants de la zone large de 1,000 à 1,200 kilomètres, qui forme la Sibérie méridionale, bénéficieront de la nouvelle voie ferrée.

D'une part, en effet, les distances de 300 ou 400 verstes sont considérées comme insignifiantes par les Sibériens ; pour eux le temps n'a pas grande valeur et ils possèdent d'excellentes races de chevaux, qui parcourent, en relayant, plus de 200 verstes par jour.

D'autre part, les habitants qui devront se transporter d'Orient en

Occident et d'Occident en Orient, auront un avantage manifeste à faire quelques centaines de verstes perpendiculairement au chemin de fer pour prendre celui-ci, plutôt que d'en parcourir plusieurs milliers par voie postale dans une direction parallèle.

Le Transsibérien peut être comparé à un grand collecteur qui drainera tout, à droite et à gauche, en raison même de son énorme longueur.

Déjà le calcul de la circulation actuelle entre Tomsk et Irkoutsk a été consigné dans un rapport officiel dû à l'ingénieur en chef de la Sibérie orientale, M. le baron Rosen.

D'après les renseignements fournis par les agences de transport, le trafic annuel entre ces deux villes atteint 2,300,000 pouds, (39,000 tonnes), dont la moitié environ dans chaque sens.

Pour tenir compte de l'insuffisance et de l'inexactitude des renseignements recueillis, l'auteur du rapport porte ce chiffre à 3 millions de pouds (environ 50,000 tonnes).

Puis il ajoute le *trafic local* des habitants sur des trajets inférieurs à la distance totale. Ce trafic local comprend les transports des grains et autres produits ruraux vers les villes, et le mouvement inverse résultant de l'approvisionnement des villages en objets manufacturés, épiceries, etc., provenant des villes. L'ingénieur russe croit qu'on peut admettre sans exagération que ce trafic local correspondra à deux millions de pouds transportés à 200 verstes.

En somme, le mouvement commercial de la section Tomsk (ou Kolyvane) — Irkoutsk serait de 3 millions de pouds en transit et de 2 millions de pouds transportés à 200 verstes ; cela, bien entendu, au début de l'exploitation.

M. Rosen a évalué en argent l'importance de ce trafic.

Les négociants russes de Kiakhta, consultés par le gouverneur général, ont déclaré que le prix de transport du thé d'Irkoutsk à Tomsk pourrait être fixé à 1 r. 20 kopeks depuis le 1er novembre au 1er mars, et à 1 r. 80 depuis le 1er mars au 1er novembre[1].

[1] Actuellement, le prix de transport moyen d'une caisse de thé de Hankéou à Kiakhta coûte 20 roubles ; de Kiakhta à Irkoutsk, de 2 roubles à 3 roubles et demi ; d'Irkoutsk à Tomsk, 10 roubles.

La caisse de thé en briques pèse jusqu'à 5 pouds (160 livres) ; la caisse de *famille-tchaï* pèse de 3 à 4 pouds (une centaine de livres).

Il faut savoir, en effet qu'en Sibérie les transports par caravanes, avec lesquels le chemin de fer entrera en concurrence, sont beaucoup plus difficiles pendant l'été, à cause du mauvais état des routes. Celles-ci, dans les plaines, ne sont pas entretenues, faute de pierres, et les pluies les transforment sur nombre de points en cloaques profonds. Il arrive quelquefois qu'on est réduit à rétablir la circulation en comblant ces cloaques avec des troncs d'arbres.

M. Rosen admet le prix moyen de 1 r. 50 par poud pour 1,600 verstes, et il l'applique aux 3 millions de pouds qui constitueront au début le transit de la section Tomsk-Irkoutsk. Ce tarif équivaut à 14 centimes par tonne et par kilomètre.

Quant au trafic local, M. de Rosen propose le tarif de 1/25 de kopek par poud-verste, soit 6 centimes par tonne kilométrique.

Il arrive ainsi à un total de recettes de 4,200,000 roubles, soit 2,600 roubles par verste.

Ces recettes initiales couvriraient à peine les intérêts du capital de construction, mais il convient de tenir compte des dépenses annuelles dont le gouvernement sera dispensé à l'avenir, par suite de la construction de la deuxième section du Transsibérien. M. Rosen en donne l'énumération suivante :

Transport des condamnés.	700.000 roubles
» des troupes.	85.000
Postes impériales, y compris l'entretien et les réparations des stations	615.000
Transport des marchandises et subsistances pour les troupes	100.000
Total.	1.500.000 roubles

Ce n'est pas tout. Il faut faire entrer en ligne de compte le produit d'une surélévation des droits de douane sur le thé, rendue possible par la construction de la deuxième section.

Le commerce est libre sur toute la frontière de l'Amour; c'est seulement à partir du Baïkal (Troïtzkosavsk) que les Russes ont organisé un service douanier [1]. Les thés à destination de la Russie

[1] Ce service est jusqu'à ce jour faiblement constitué. Il suffit pour les lourds

d'Europe, de la Sibérie occidentale et du Turkestan passent par Irkoutsk, après avoir suivi la grande route de Pékin à Kiakhta.

Une fois le Transsibérien construit, c'est dans cette ville d'Irkoutsk (ou peut-être à Sélenginsk) qu'ils seront chargés en wagon.

Or les droits de douane ont été abaissés jusqu'à présent dans une forte proportion, en vue de fournir un travail plus rémunérateur aux habitants répartis le long du trakt postal. La construction de la voie ferrée, en procurant une énorme économie de transport, permettra d'adopter à la douane d'Irkoutsk le droit d'entrée appliqué sur les frontières maritimes de la Russie d'Europe. On le pourra sans nuire aux Sibériens qui ne manqueront pas de trouver d'autres occupations, grâce à l'activité imprimée à la colonisation; on le pourra également sans diminuer la consommation, — du moins pour le thé en feuilles auquel le transport par terre assure une qualité bien supérieure à celle du thé venu par mer. Les amateurs russes préféreront toujours le thé dit « de caravane ».

D'après l'article 75 du tarif général, le droit de douane est de 21 roubles or (84 fr.) par poud pour toute espèce de thé importé par mer; au contraire, à la douane d'Irkoutsk, le thé en briques, qui est de qualité inférieure, paye actuellement 2 roubles par poud, le thé en feuilles 11 roubles.

La douane perd donc 19 roubles et 10 roubles par poud, et cela sur des quantités annuelles de 600,000 pouds de thé en briques et 300,000 pouds de thé en feuilles [2].

Le gouvernement de la Sibérie orientale ne voit aucun inconvénient à regagner entièrement la perte sur le thé en feuilles par une surélévation de 10 roubles.

chargements de thé, obligés de suivre la grande route; il n'empêche pas les envois clandestins de lingots et de pépites d'or en Chine.

C'est seulement à Irkoutsk qu'il existe une administration des douanes; la frontière n'est pas surveillée. Cette administration comprend :

Un directeur. — Trois conseillers. — Un secrétaire. — Un comptable. — Un trésorier. — Un surveillant du dépôt et trois aides surveillants. — Un inspecteur des bateaux.

Elle coûte annuellement 27,210 roubles et a sa disposition :

46 Cosaques douaniers (à cheval) coûtant 10,000 roubles, 106 soldats à pied coûtant 7724 roubles, et 20 surveillants à la solde annuelle de 240 roubles.

[2] La douane d'Irkoutsk a perçu en 1887 (roubles or) 7,244,450 roubles. L'augmentation sur 1886 est de 1,566,274 roubles.

Quant au thé en briques, il repousse, au début du moins, toute augmentation de tarif, par la double raison que ce produit est en grande partie consommé par les habitants pauvres de la Sibérie et du Turkestan, et qu'au point de vue politique il convient de maintenir l'activité des échanges par terre et les rapports amicaux avec les indigènes de Mongolie.

D'après cela, le produit de l'augmentation des droits serait seulement de 3 millions de roubles or, et le total des bénéfices annuels de l'Etat, résultant de la construction de la section Tomsk (ou Kolyvane)-Irkoutsk s'élèverait à 4,500,000 roubles.

Ainsi doivent s'évaluer, d'une part, les recettes des premières années d'exploitation — 4,200,000 roubles ; de l'autre, les économies budgétaires et plus-values douanières — 4,500,000 roubles.

Mais que deviendront ces chiffres dans l'avenir, puisque la Sibérie méridionale peut nourrir plus de cent millions d'habitants?

DÉPENSES D'EXPLOITATION

Le Transsibérien n'exigera pas au début une exploitation bien active.

Sur le chemin de fer transcaucasien (Batoum-Tiflis-Bakou), il circule un train de voyageurs par jour dans chaque sens, non compris les trains de marchandises. Il est reconnu que ce déploiement de wagons, dans un pays plus peuplé que la Sibérie, est deux fois trop luxueux. Un train de voyageurs tous les deux jours suffirait.

Sur le chemin de fer transcaspien, il circule un train de marchandises par jour et deux trains de voyageurs par semaine, dans chaque sens.

Sur la nouvelle ligne sibérienne, l'organisation du Transcaspien semblerait suffire largement dans le cours des premières années. Cependant on propose, en vue d'une colonisation plus rapide, d'organiser dès le principe un train-mixte de voyageurs, par jour et dans chaque sens.

La dépense d'exploitation par train-verste s'est élevée en Russie d'Europe à 1f,49 pour l'année 1878 et les suivantes.

En appliquant ce chiffre à 730 trains circulant sur les 1,600 verstes qui séparent Kolyvane et Irkoutsk, on arrive à une dépense d'un peu plus de 1,000 roubles par verste. Il va sans dire que les machines seront chauffées au bois.

A cette dépense relative à la circulation des trains, s'ajoutent les frais d'entretien de la voie, du matériel, des stations, etc., et les frais de personnel.

Tout porte à croire que l'entretien du Transsibérien sera sensiblement plus coûteux que celui des lignes de la Russie européenne. Les appointements des employés devront aussi être plus élevés.

Ces augmentations contrebalanceront l'économie résultant de la plus faible circulation des trains.

Or, en Russie d'Europe, l'exploitation coûte au total 7,000 roubles par verste.

En admettant le même chiffre pour la Sibérie, on voit que les recettes ne couvriront pas les dépenses ; pour qu'il en fût ainsi sur la section Kolyvane-Irkoutsk, il faudrait que l'État fît abandon au chemin de fer des 4,500,000 roubles qu'il pourra économiser par le fait de sa construction. Mais même dans ce cas, les produits de la ligne seraient bien loin de couvrir les intérêts du capital de premier établissement.

Cette conclusion, applicable à toutes les sections du Transsibérien, n'est pas contestée, je crois, à Saint-Pétersbourg. Cette œuvre colossale, si elle faisait l'objet d'une entreprise privée, ne pourrait se passer d'une subvention de l'État ou d'une garantie d'intérêt. Elle rendra les plus grands services à la colonisation et par cela même sa prospérité n'est qu'une question de temps ; mais dans le principe il paraît impossible qu'à elle seule et sans appuis budgétaires elle serve de base à une combinaison financière vraiment solide.

Nous arrivons maintenant à l'examen de la question des mines, intimement liée à celle du chemin de fer, car celui-ci fera la fortune de celles-là. Pourquoi n'est-il pas possible de demander par avance à leurs propriétaires — actuels ou éventuels — un concours financier qui lèverait bien des difficultés et leur serait un jour remboursé au centuple ? Nous n'exagérons rien et les chapitres suivants le prouveront : la Sibérie méridionale est un véritable Eldorado !

CHAPITRE VIII

L'OR EN SIBÉRIE

A tout seigneur, tout honneur : commençons par l'or.

Le précieux métal forme dans l'empire russe trois régions de gisements :

1° L'Oural ; 2° La Sibérie occidentale ; 3° La Sibérie orientale.

Il y a aussi de très petites exploitations en Laponie.

Les exploitations de sables forment la généralité ; celles de minerais sont encore l'exception.

Voici d'abord par régions, le nombre des ouvriers employés aux mines d'or (recensement de 1885 — le dernier connu à l'époque de ce voyage) :

Oural	39.594
Sibérie occidentale	8.276
Sibérie orientale	27.442
Finlande	72
Total	75.384

Voici maintenant les chiffres de production d'or en 1885 par gouvernements :

1° Sables aurifères :

GOUVERNEMENTS	POUDS	LIVRES
Perm	295	27
Orenbourg	144	2
Tomsk (Altaï)	115	29
Sémipalatinsk	6	16
Akmolinsk	7	39
Yénisséisk et Irkoutsk	307	26
Transbaïkalie	164	11
Yakoutsk	538	38
Amour	302	13
Littoral	21	37
Finlande	»	15
Totaux	2015	22

2° Minerais aurifères :

GOUVERNEMENTS	POUDS	LIVRES
Perm	24	26
Orenbourg	66	21
Tomsk (Altaï).	4	31
Yénisséisk	1	25
Transbaïkalie.	12	19
Totaux.	110	4

La production des placers russes a toujours été très variable d'une année à l'autre, et l'on constate une décroissance continue depuis plusieurs années. Le maximum, atteint en 1880, s'est élevé à 2,642 pouds (132 millions de francs).

Les principaux motifs qui influent sur la production d'or sont :

1° La variation de la teneur des sables et minerais ;

2° L'insuffisance des recherches préparatoires.

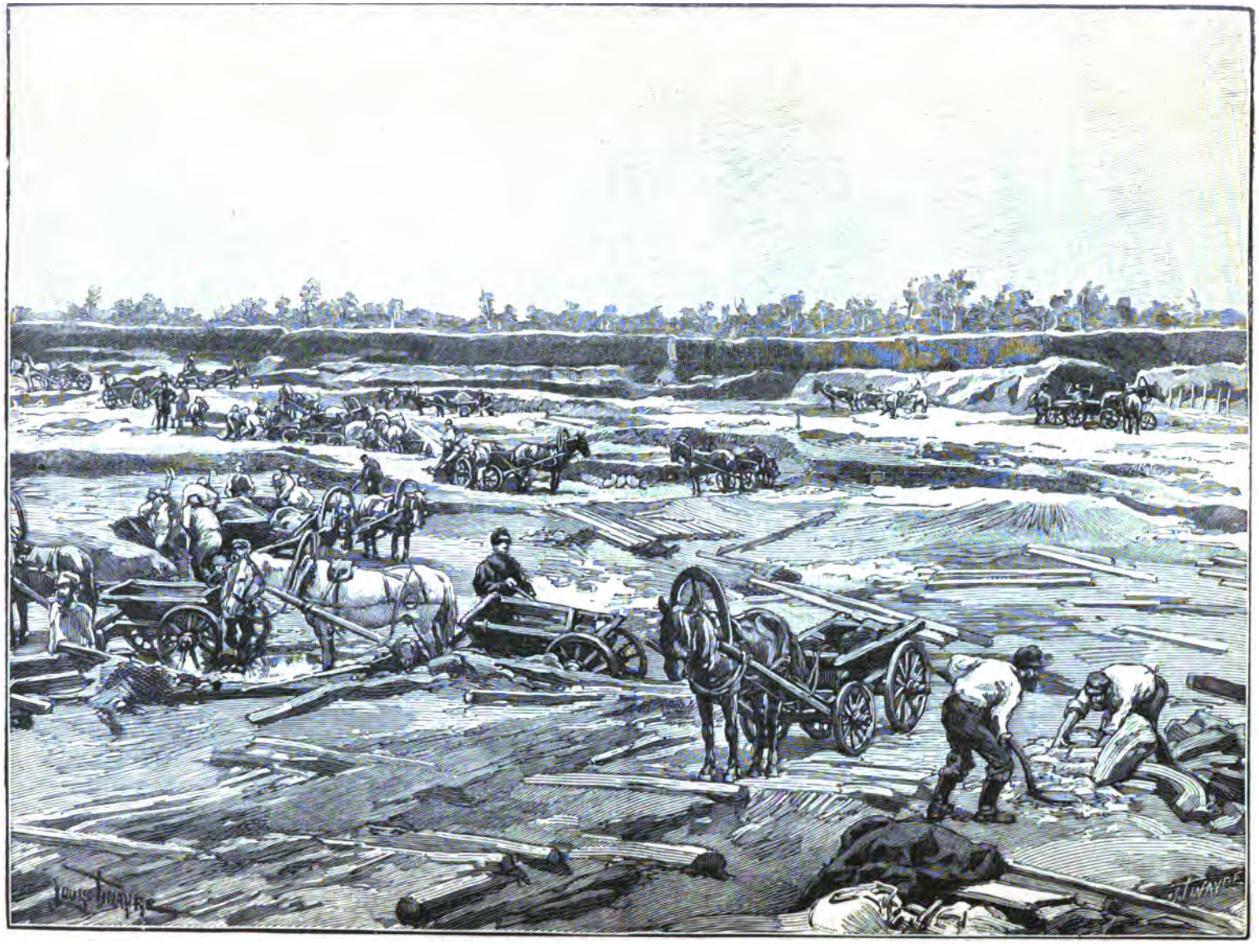
La richesse métallique des sables ne varie pas seulement d'un district à l'autre ; elle varie d'un jour à l'autre sur le même placer. Une exploitation de sables aurifères n'offre pas, comme celle d'un filon bien étudié, une sécurité absolue pour un temps déterminé à l'avance ; et étant donnés l'insuffisance, souvent le manque complet de travaux de recherches, on peut dire — c'est une expression sibérienne — que la plupart des exploitants russes *jouent à la loterie.*

Il serait beaucoup trop long de mentionner ici les teneurs observées dans les différents districts ; notons seulement qu'à l'époque actuelle les sables des gouvernements d'Yakoutsk et de l'Amour sont de beaucoup les plus riches.

La pratique démontre que les teneurs suivantes doivent être réalisées pour rendre les travaux rémunérateurs :

Dans l'Oural.	$\frac{1}{2}$	zolotnik par 100 p. de sable[1]
Dans la Sibérie occidentale. .	$1\frac{1}{2}$ à 2	»
» orientale . . .	3 à 4	»

[1] Le zolotnik est la 96e partie de la livre russe (406 grammes).



Un placer aurifère

Ceci tient à la cherté de la main-d'œuvre et des approvisionnements de toute nature, cherté provenant elle-même de l'éloignement des mines et du manque de voies de communication.

La région ouralienne est à la porte de l'Europe dont elle fait même partie politiquement, et jamais les ouvriers n'y manquent pour aucune des industries métallurgiques dont l'ami de Pierre le Grand, Demidoff, a commencé l'installation, au siècle dernier.

Les placers de la Sibérie occidentale sont situés en pleine Asie.

Mais de Tiumen (point terminus du chemin de fer de l'Oural), il ne faut que neuf jours pour se rendre à Tomsk par la voie fluviale, et à peu près autant par la voie de terre. Tomsk et Omsk sont les principaux centres qui desservent les placers de cette région. Ces deux villes sont les chefs-lieux de gouvernements très peuplés relativement à la Sibérie orientale et très riches sous le rapport agricole ; les denrées y atteignent un bon marché fabuleux. Voici par exemple les prix du marché de Tomsk, en juin 1888 :

Farine de seigle, le poud.	50 kopeks
Farine de froment (provenant des moulins de paysans), le poud.	70 à 80 kop.
Farine de froment (provenant de grands moulins) :	
1re qualité, les 5 pouds.	9 roubles
2e » »	7 »
3e » »	4 »
Avoine, le poud.	40 kopeks
Son, »	26 à 32 kop

Dans ces conditions, et étant donné aussi que les Russes ont pris pied dans l'Altaï depuis plus d'un siècle, et que la population a acquis l'habitude et le goût du travail, les exploitations minières n'offrent pas de très grandes difficultés.

Tout autre est la situation en Sibérie orientale, surtout dans les districts miniers de l'Olekma et de l'Amour.

D'abord il n'y a pas plus d'un demi-siècle que l'industrie de l'or s'y est installée ; et jusqu'à ce jour c'est la seule (faisons une exception pour la fabrication de l'alcool) qui y ait pris un sérieux développement. La plupart des produits manufacturés doivent donc venir d'Europe, ayant à parcourir, depuis Tomsk jusqu'à Irkoutsk, 1,564 verstes par la voie de terre, et davantage encore pour gagner soit le bassin de l'Olekma, soit le bassin de l'Amour ; ou ceux de ces produits qui

sont fabriqués sur place le sont si chèrement et si mal qu'il y a presque avantage à les commander aux usines de l'Oural. L'agriculture même est délaissée ; dans la riche plaine d'Irkoutsk, le blé coûte trois fois plus cher que celui de Tomsk ; c'est là une conséquence de l'extension rapide, exagérée vu la faible densité de la population, que l'exploitation des placers a prise depuis le peu de temps qu'ils sont connus.

Les placers les plus anciennement exploités (1835) sont ceux de Kansk et Nijné-Oudinsk. Mais ils n'ont jamais été riches.

Ils donnèrent au début 65 pouds environ, s'élevèrent au maximum de 200 pouds en 1842, tombèrent à 30 pouds en 1849, et depuis lors restèrent à peu près stationnaires : en 1887, ils n'ont donné qu'une vingtaine de pouds.

Ces placers, comme les suivants, que dessert le fleuve Yénisséi, ne sont pas situés très loin de la grande route postale de Tomsk à Irkoutsk.

Après les districts précédents se placent, chronologiquement, ceux du gouvernement d'Yénisséisk.

Ils commencèrent par quelques pouds en 1839 ; puis s'élevèrent très rapidement au maximum de 1,210 pouds en 1847, tombèrent à 710 pouds en 1853, remontèrent à près de 1,000 pouds en 1857 et depuis lors ils décroissent à peu près régulièrement jusqu'à 230 pouds (1887). Avant l'année 1867 ils étaient les plus riches de toute la Sibérie orientale ; à partir de 1868, les placers de l'Olekma les ont dépassés.

Ensuite viennent les placers relativement pauvres de la Transbaïkalie. Leur exploitation commencée en 1849 a crû assez régulièrement jusqu'en 1882 (300 pouds) ; depuis lors elle est tombée à 125 pouds.

Puis on découvrit les placers du bassin de la Léna qui sont aujourd'hui les plus riches de la Sibérie orientale.

On les désigne sous le nom des deux rivières qui les traversent, l'Olekma et le Vitim. Leur exploitation remonte à 1851.

La production a crû progressivement jusqu'en 1871 (750 pouds) ; elle est tombée jusqu'à 600 pouds (1874), puis est remontée à 950 pouds dans les années 1877 et 1880 ; depuis cette époque elle

suit une marche décroissante, mais tient toujours la tête de tous les autres districts.

Ce sont les mines les plus éloignées des centres de population, et cet éloignement s'oppose à leur développement normal.

Pour aller d'Irkoutsk aux mines du Vitim (plus rapprochées que celles de l'Olekma), il faut parcourir l'itinéraire suivant :

En voiture particulière jusqu'à Jigalova (sur la Léna). . .	2	jours.
En barque de Jigalova à Oust-Kout	3	»
En bateau à vapeur jusqu'au confluent du Vitim	3	»
» à la remonte du Vitim, sur 300 verstes .	2	»

En tout, un minimum de 10 jours sans aucun arrêt ni accident quelconque [1].

En 1856, on découvrit les placers des districts d'Atchinsk et de Minoussinsk ; leur production débute par son maximum (102 pouds) et décroît régulièrement jusqu'à l'époque actuelle (environ 50 pouds).

Ces placers sont situés près de la route de Tomsk à Irkoutsk, ou desservis par le fleuve Yénisséi.

Enfin, en 1868, eut lieu la première découverte de l'or dans le bassin de l'Amour, au bord de la rivière Djalinda ; ces placers qui ont fourni plus de 2,000 pouds sont à peu près épuisés et ne donnent plus que de 20 à 25 pouds.

En 1873, une deuxième découverte eut lieu sur la rivière Ilikane ; elle est exploitée par les Compagnies Verkné-Amoursky et Djalonskaïa qui gagnent actuellement, la première 100 pour 100, la seconde 200 pour 100.

En 1876 eut lieu la troisième découverte au bord de la rivière Bouréia (elle est exploitée par la Compagnie Nimansky).

Au total, la production des districts de l'Amour paraît être en pleine croissance : ayant débuté par 100 pouds en 1869, elle a cru assez régulièrement jusqu'à 360 pouds (1887).

Connaissant l'éloignement de la majeure partie des placers de la Sibérie orientale, et réfléchissant aussi aux difficultés du climat et au

[1] Les plus grandes compagnies de ce district aurifère sont les suivantes : Compagnie Sibiriakoff ; — Compagnie du Bodaïbo ; — Compagnie Günsburg ; — Compagnie Basilevski ; — Compagnie Malapatenski.

petit nombre des habitants, on comprendra aisément que le recrutement des ouvriers offre d'énormes difficultés. Ils sont loués en Transbaïkalie et dans le gouvernement d'Irkoutsk ; on va même les chercher dans la Sibérie occidentale.

C'est au moment où les ouvriers de la saison d'été sont congédiés et rentrent chez eux (du 10 septembre au 1er octobre) qu'a lieu l'embauchage pour l'année suivante. Des *comptoirs* spéciaux sont établis à cet effet dans différentes villes. L'ouvrier reçoit une avance de 20 à 80 roubles, il remet son passeport dont le comptoir lui délivre une copie portant mention légalisée de son engagement aux mines ; cette copie lui permet de se rendre à destination au commencement d'avril. La police veille au départ des ouvriers engagés. On conçoit néanmoins que de nombreuses désertions se produisent dans une contrée aussi vaste ; elles atteignent une proportion de 3 pour 100 aux placers de l'Olekma, de 4 pour 100 à ceux de l'Amour.

Les ouvriers sont loués moyennant une somme fixe pour toute la saison d'été (ou pour toute l'année), avec le logement et la nourriture ; cette somme fixe varie, suivant les individus, de 50 kopeks à 2 roubles par jour.

Ce salaire convenu d'avance, l'ouvrier peut l'augmenter, le doubler même, si son travail journalier dépasse la tâche assignée. Ces tâches supplémentaires sont facultatives. De l'avis général, il est regrettable que la loi permette aux mineurs de se rendre malades pour gagner quelques roubles. Dans d'autres cas, par exemple sur les chantiers de travaux publics, elle le défend expressément, et il faut louer sa sollicitude pour la santé des travailleurs.

L'ouvrier reçoit en outre une paye supplémentaire pour les pépites trouvées par lui. Elle se calcule d'après le poids de ces pépites : on donne 3 roubles par zolotnik. C'est environ la *moitié* de la valeur de l'or.

Dans les mines de l'Olekma, si l'on divise le montant des dépenses totales par le nombre des ouvriers, on trouve que le prix annuel de ceux-ci varie de 1,300 à 1,700 roubles.

Les ouvriers ne sont pas intéressés dans les bénéfices.

Les placers étant situés dans des régions inhabitées, ce sont les exploitants ou les Compagnies qui vendent aux ouvriers leur nour-

riture, ainsi que toutes les marchandises dont ils ont besoin ; mais cette vente a lieu d'après une taxe approuvée par le gouvernement.

La vente de l'alcool (*vodka*) est sévèrement défendue ; une distribution gratuite est faite journellement. L'ouvrier qui renonce à sa ration en reçoit l'équivalent en argent. Les exploitants prétendent que la tutelle du gouvernement au sujet de l'eau-de-vie favorise l'établissement de débits clandestins à proximité des placers, et le détournement des pépites que les ivrognes invétérés ne se font pas scrupule d'échanger contre des petits verres.

Les marchandises de toute nature atteignent des prix fabuleux dans toutes les mines d'or de la Sibérie orientale, surtout dans celles de l'Olekma qui sont les plus lointaines. Voici quelques exemples pour l'année 1888 :

Le foin (qui vient de Kirensk) coûte	1 r.	70	le poud.
Le blé (qui vient d'Irkoutsk et d'Yakoutsk) . . .	3	30	»
La viande (qui vient d'Yakoutsk).	5	25	»

Dans la vallée de l'Amour où toutes les marchandises viennent d'Odessa par mer (il y a aussi quelques envois de Hambourg), la cherté est moins grande :

Aux mines du Djalinda, le foin, le blé et la viande, qui viennent de Transbaïkalie, coûtent 0 r.,60, — 2 roubles, — 4 roubles.

Aux mines de la Zéia, ces mêmes produits amenés de Blagoviéchtchensk, coûtent 1 rouble, — 2 r.,5, — 5 roubles.

Aux mines de la Bouréia, approvisionnées aussi par Blagoviéchtchensk, ils coûtent de 10 à 20 pour 100 plus cher que sur les précédentes.

*
* *

Malgré ces conditions très défavorables, tous les efforts se portent vers les mines les plus éloignées, celles qui, d'après les Russes, *n'ont pas encore dit leur dernier mot*. Les régions de l'Oural et de l'Altaï sont explorées depuis trop longtemps pour réserver des surprises agréables aux exploitants ; ou bien dans ces régions, si l'extraction du précieux métal n'est pas près de s'épuiser, toutes les bonnes places, toutes les bonnes concessions sont prises.

Au point de vue de l'avenir et de la coopération possible de capitaux étrangers au développement des mines, c'est surtout la Sibérie orientale qui mérite de fixer l'attention. Elle renferme les placers les plus riches du monde entier. Bien que leur exploitation soit encore en enfance, — les Russes sont les premiers à le dire — et qu'indépendamment de la grossièreté des procédés suivis pour le lavage des sables aurifères, un très grand nombre de placers découverts attendent des amateurs, la production annuelle de l'or n'est pas inférieure à 1,200 pouds, c'est-à dire 20,000 kilogrammes représentant une valeur d'environ 75 millions de francs [1].

Au total, le travail d'extraction depuis l'origine des exploitations (1835) a fourni un peu plus de 5 milliards de francs.

Les poids d'or pur extrait jusqu'à la fin de l'année 1887 sont indiqués en pouds par le tableau suivant :

Districts d'Atchinsk et Minoussinsk	1.978 pouds.
» Kansk et Nijné-Oudinsk	2.119 »
» Amour et Littoral	4.399 »
» Transbaïkalie	5.811 »
» Olekma.	15.779 »
» Yénisséisk	26.024 »
Total.	56.110 pouds.

Les placers sont-ils menacés d'un épuisement prochain?

Non, si l'on en croit le tableau qui fait connaître district par district les concessions actuellement exploitées et celles qui ne le sont pas encore.

[1] En 1886 et 1887, la production s'est élevée à 1,249 et 1,239 pouds répartis comme il suit :

	1887	1886
Districts d'Atchinsk et Minoussinsk . . .	48 pouds	56
» Kansk et Nijné-Oudinsk	21 »	20
» Amour et Littoral	362 »	357
» Transbaïkalie	132 »	139
» Olekma.	458 »	466
» Yénisséisk	218 »	211
Total.	2.239 pouds	1.249

Il résulte en effet de ce tableau officiel que le tiers seulement des placers découverts est exploité. Il est vrai qu'une remarque est ici indispensable : tous ces gisements sont loin d'avoir la même importance ; il y en a même dans le nombre qui ne sont probablement que des mythes. Ceci demande quelques explications.

Aucun service géologique, pour les études de terrain ou même les reconnaissances sommaires, n'a encore fonctionné dans cette immense Sibérie ; l'organisation d'un pareil service date de cette année (1888), en sorte que l'Administration ne peut se prononcer en aucune manière sur l'existence plus ou moins problématique des gisements qui lui sont signalés par les particuliers. D'autre part, un grand nombre de concessions ne sont sollicitées autour de placers existant réellement et exploités, que pour former autour de ceux-ci une ceinture de protection contre la contrebande, le vol de l'or, etc.

L'organisation d'un nouveau service administratif, à laquelle je viens de faire allusion, consiste à enlever la haute surveillance des mines de la Sibérie orientale au gouvernement général de ce pays, pour la rattacher au ministère des domaines de l'État, à Saint-Pétersbourg, dont l'ingénieur en chef directeur, résidant à Irkoutsk, dépendra directement. Le directeur disposera en outre d'ingénieurs spécialement chargés des études géologiques dans cette région dix fois grande comme la France. S'il n'y en avait qu'un seul, l'emploi du malheureux ne serait pas une sinécure.

Le directeur dispose de huit arpenteurs-géomètres qu'il envoie chaque printemps (et jusqu'à la chute des premières neiges d'automne) dans les différents districts pour instruire les demandes de concessions, non au point de vue de l'existence réelle des gisements annoncés, mais simplement sous le rapport cadastral. Il n'existe que deux motifs de refus pour ces sortes de demandes :

1° Le terrain formant l'objet de la demande a été compris dans une concession antérieure ;

2° Le demandeur est frappé d'incapacité politique. Ainsi les déportés ne peuvent pas s'occuper d'exploitations minières.

Les ingénieurs de district ont chacun sous leurs ordres deux ou trois employés. Eux et ces employés s'occupent de surveiller les exploitations en cours ; ils doivent donner des conseils techniques aux

exploitants; ils ont le droit d'ordonner les mesures de sécurité pour les ouvriers, de surveiller leur nourriture et leur paiement; ils sont aidés par un agent de la police, attaché à la surveillance des mines de chaque district, et secondés de leur côté par plusieurs subordonnés dont la mission principale est d'empêcher les détournements d'or; mais ils n'envoient pas de rapports à dates fixes à l'Ingénieur en chef directeur, et ne s'occupent en aucune manière de contrôler ou de diriger les recherches, sauf dans des cas spéciaux. Par exemple, les mines d'or de Transbaïkalie ont été découvertes et sont exploitées par les ingénieurs de l'État pour le compte du Cabinet de l'Empereur. Les placers de la Compagnie de Verkhné-Amour et du Nimane ont été trouvés par des ingénieurs de l'État. Toutes les autres découvertes ont été faites par de simples paysans et sont dues au pur hasard. De même encore aucune règle ne préside aux recherches qui se poursuivent aujourd'hui de tous les côtés; on peut dire seulement qu'elles paraissent tout à fait insuffisantes, même aux exploitants, pour permettre d'asseoir une opinion raisonnée sur la durée des exploitations.

Les particuliers, les paysans, après avoir reconnu ou cru reconnaître l'existence de gisements exploitables, doivent notifier leur découverte au service des mines dans un délai de trois mois; ils ont ensuite deux ans pour étudier le gisement et faire la demande en concession; puis l'Administration doit instruire cette demande dans le cours des deux années suivantes.

On n'accorde pas de concession supérieure à 1 verste carrée.

Deux concessions délivrées au même titulaire doivent être distantes d'au moins 5 verstes.

Par ces dispositions le législateur a voulu éviter le monopole des grandes Compagnies et permettre le partage des richesses minières entre les petits exploitants. Mais la loi est éludée tous les jours par l'artifice suivant : les Compagnies sont toutes des associations syndicales et elles demandent des concessions contiguës, non en leur nom propre, mais au nom de différents *compagnons*. On conçoit qu'ainsi, par l'entremise de ses membres, la même Société puisse devenir concessionnaire d'espaces énormes. C'est ce qui se passe au su de l'Administration des mines; et en soi la dérogation au règle-

ment n'est peut-être pas une mauvaise chose, car des exploitations aussi lointaines ne peuvent en général donner de bons résultats qu'au prix de puissants moyens.

*
* *

Les concessionnaires de mines d'or sont astreints à payer deux sortes d'impôts : l'impôt foncier et une redevance proportionnelle au poids d'or extrait.

Il y a deux classes de terrains en Sibérie : les terres du gouvernement et les terres du Cabinet de l'Empereur. La propriété particulière n'existe pas dans ce pays. Tout le sol appartient, ou à l'Empereur personnellement, ou à l'État.

Sur les terres appartenant au Cabinet impérial, l'impôt foncier annuel est de 1 rouble par déciatine ; la taxe proportionnelle est de 15 pour 100 de l'or pur.

Le Cabinet possède les districts de l'Altaï, de la Transbaïkalie, et une partie des districts de l'Amour.

Sur les terres appartenant à l'État, les impôts sont variables :

Dans le riche district de l'Olekma, on paye 10 roubles par déciatine et par an, plus 10 pour 100 de l'or pur extrait des mines ;

Dans les districts de l'Amour, on paye seulement 5 roubles par déciatine et 5 pour 100 de l'or ;

Partout ailleurs, on donne 1 rouble par déciatine et 3 p. 100 de l'or.

Une concession ne tombe en déchéance que si l'impôt de la terre n'est pas payé. Le concessionnaire n'est pas obligé d'exploiter, pourvu qu'il paye cet impôt. Inutile de faire remarquer que cette législation n'est guère avantageuse à l'État. Il existe effectivement un grand nombre de placers découverts et concédés, mais non encore exploités.

Le paiement de l'impôt foncier a lieu une fois par an, à la chancellerie de l'ingénieur en chef directeur, soit à Irkoutsk pour la Sibérie orientale, soit à Barnaoul pour l'Altaï, soit à Ekatérinebourg pour la région ouralienne.

L'impôt proportionnel sur l'or extrait est payé après chaque envoi d'or brut à la fonderie, celle-ci faisant connaître à la chancellerie le poids d'or pur.

Les exploitations d'or de la Sibérie orientale sont dirigées par des agents qui n'ont pas — sauf peut-être une ou deux exceptions — la moindre instruction technique. On reconnaît que leurs connaissances pratiques ne suppléent pas à ce défaut d'instruction. Néanmoins les ingénieurs de profession sont bannis pour ainsi dire de parti pris. Les directeurs des mines portent le nom de *régents*. Les Compagnies importantes ont en outre un représentant qui habite Irkoutsk et peut faire une fois par an la visite des placers.

Ces régents dressent chaque année le projet de budget (recettes et dépenses) pour l'exercice suivant. Ce projet comprend tous les travaux présumés (fouilles, lavage, cube et transport du stérile, poids probable de l'or extrait, dépenses pour les recherches, frais généraux et dépenses *secrètes*, nourriture des ouvriers et des chevaux, etc.). Dans ce calcul, le poud d'or est compté pour 12,000 demi-impériales de 20 francs qui valent de 15 à 25 demi-impériales papier ; l'*or baisse*, suivant l'expression usitée en Sibérie, quand le cours du rouble monte, et réciproquement.

Ce projet de budget, expédié par les administrations locales aux Compagnies ou aux propriétaires, est approuvé par ceux-ci, sauf suppression de tel ou tel article de dépenses. On voit même de riches concessionnaires répondre à leurs commettants : « Cette année, l'extraction ne devra pas dépasser tant de pouds. » La conséquence d'un pareil ordre est le renvoi d'un nombre plus ou moins grand d'ouvriers. L'État s'est lié les mains et ne s'oppose pas à des agissements qu'explique le désir de gagner au change ; on a intérêt à ralentir l'extraction si le cours du papier est élevé.

Quoi qu'il en soit, les projets de budget sont renvoyés aux mines dans le courant de septembre et exécutés sans autre contrôle par les agents qui les ont présentés. Les placers sont encore assez riches pour fournir de gros bénéfices à tout le monde ; les propriétaires ferment les yeux, pourvu que leurs employés trouvent de l'or et leur donnent de beaux dividendes. Ces comptes de gestion s'envoient aussi au mois de septembre pour l'exercice écoulé. Le bilan de fin d'année est précédé de rapports hebdomadaires sur l'état des travaux ; si par exemple le budget approuvé est reconnu insuffisant sur certains points, le régent doit en faire connaître les motifs et deman-

der des instructions. Mais, je le répète, à de semblables distances, tout contrôle efficace semble bien difficile ; et cette difficulté justifie dans une certaine mesure le scepticisme des propriétaires.

*
* *

L'insuffisance du personnel technique fait que les minerais d'or, abondants partout, sont laissés de côté *pour les successeurs* et que les sables aurifères sont à peu près seuls exploités en Sibérie orientale. Cela tient aussi à l'éloignement des centres de civilisation, à la difficulté des transports, au manque de voies de communication, à la cherté de la main-d'œuvre [1].

Les sables sont exploités à ciel ouvert ou souterrainement. Dans le riche district d'Olekma, la plupart des travaux sont souterrains ; les exploitations souterraines sont commencées dans les districts de l'Amour (compagnie du *Nimane*).

Les revenus nets de ces exploitations varient depuis zéro (et même au-dessous de zéro) jusqu'au chiffre fabuleux de 200 pour 100.

Les travaux souterrains du district de l'Olekma durent toute l'année et ont leur plus grande activité pendant l'hiver. En été seulement a lieu le lavage des sables à ciel ouvert. La saison d'été pour ces travaux aurifères finit officiellement le 10 septembre (style russe). C'est la *fin de l'exercice*. En Transbaïkalie et dans l'Amour, cette date est le 1er-13 octobre. Ainsi, dans ces deux régions, la saison d'été dure de quatre mois et demi à cinq mois, environ quinze jours de plus que sur les plateaux élevés et froids du bassin de la Léna.

Les mines d'or de la Sibérie orientale emploient en tout 25 à 30,000 ouvriers.

On évite de louer les ouvriers mariés ; il faut cependant un certain

[1] Il faut mentionner cependant quelques exploitations de minerais en Transbaïkalie, renfermant de 15 à 25 zolotniks par 100 pouds.

Cette teneur énorme permet de les traiter avec profit par les procédés mécaniques.

On a fait des expériences par voie chimique sur d'autres minerais dont la teneur varie, dit-on, de quelques zolotniks à 4 livres russes par 100 pouds.

Un essai industriel de traitement chimique, tenté il y a trois ans par un ingénieur suédois, M. Liander, en Transbaïkalie, n'a pas réussi avec des minerais possédant une teneur moyenne de 24 zolotniks.

On attribue cet échec à la cherté des réactifs qu'on ne sait pas fabriquer sur place et qu'il faut faire venir d'Europe.

nombre de femmes d'ouvriers, pour servir comme domestiques, blanchisseuses, etc. La proportion des femmes est de 20 pour 100 dans les mines de l'Olekma, de 10 pour 100 dans celles de l'Amour où les travaux souterrains sont beaucoup moins importants.

Année moyenne, les travaux des mines d'or de la Sibérie orientale laissent 15 millions de roubles entre les mains des ouvriers sibériens. Malgré cela, peut-on dire qu'ils enrichissent le pays comme le feraient des exploitations de houille ou de fer?

Hélas! non. Ces ouvriers sont de vrais enfants; tout ce qu'ils gagnent est dépensé follement et contribue, non à les enrichir, mais à les abrutir davantage. Payés en bloc à la fin de la saison d'été, et revenus dans les villes avec un pécule de 3 ou 400 roubles, on n'imagine pas à quelles extravagances ils se livrent. Par exemple, deux compagnons à moitié ivres entrent dans une boutique de leur village, l'achètent au propriétaire, la payent séance tenante sans marchander, et distribuent la marchandise gratis à tout venant. « Ah! mais, c'est que l'argent ne leur manque pas, ils sont riches, on peut les en croire! » Deux jours après, dégrisés et sans un kopek, ils revendent l'échoppe pour un morceau de pain.

On a vu d'autres compagnons entrer dans une épicerie, y acheter — non pas une livre de sucre, — mais un pain de sucre tout entier, demander un seau d'eau, y faire fondre le pain de sucre, et boire dans le seau, le vider comme un simple verre!

D'autres, pour ne pas salir leurs bottes, font tendre des étoffes de coton rouge en travers de la rue boueuse du village de Vitim, situé non loin des grands placers de l'Olekma; ces sortes de tapis ont environ une archine de largeur et coûtent là-bas 1 rouble l'archine ($0^m,72$). Ces pauvres fous jettent ainsi 30 roubles par la fenêtre pour aller de chez eux au cabaret. Puis, quand ils ont passé fièrement sur ces ponts capitonnés, ils les laissent aux habitants ébahis d'un pareil faste — ou paraissant l'être.

D'autres encore, traversant Irkoutsk, la grande ville sibérienne, entrent dans un magasin de confections, avisent un complet de Moscou, le payent sans compter et l'endossent sur-le-champ; puis, transformés en citadins, Dieu sait ce qu'ils deviennent! Le fait est que, plusieurs jours après, on les voit revenir dans le même maga-

sin, tête basse et couverts de boue; ils revendent pour quelques roubles les beaux habits de drap et reprennent leurs haillons des mines. Ces quelques roubles dissipés, ils n'ont plus d'autre ressource que d'aller au prochain *comptoir* et de s'y enrôler pour la saison suivante contre une avance de 60 à 100 roubles. Et cette avance, ils la boivent encore.

Un pareil abus de l'alcool engendre un abrutissement sans pareil, et cet abrutissement provoque parfois des troubles graves sur les placers les plus importants, où se trouvent concentrés des centaines de gens sans aveu. C'est ainsi que cette année même (1888), les Compagnies de l'Industrie et du Bodaïbo ont dû renvoyer trois cents ivrognes plus dangereux qu'utiles, et sacrifier d'un seul coup une trentaine de mille roubles représentant les avances faites à ces individus.

Dans les mines cependant l'usage de l'alcool est sévèrement réglementé. Chaque ouvrier n'a droit qu'à 1/100 de védro d'alcool par jour; le védro valant 12 litres, cette ration équivaut à trois ou quatre de nos petits verres à liqueur. Certes, il n'y a pas là de quoi rendre malades de solides travailleurs; mais aussi que n'absorbent-ils pas clandestinement, malgré la cherté du *vodki* dans ces lointains parages (2 à 3 roubles le litre)! La vente en cachette de cette affreuse eau-de-vie est le principal élément du succès pour les Chinois et autres commerçants véreux dont le véritable but, en s'installant à proximité des chantiers, est d'exciter les malheureux qui ont toujours soif, au détournement des pépites.

Les Compagnies ont beau prendre leurs précautions et offrir aux ouvriers un bénéfice considérable sur les pépites trouvées par chacun d'eux : les marchands de vodki ont raison de toute surveillance privée ou officielle. On vole dans les seules mines de l'Olekma plus de 100 pouds d'or par an, 5 millions de francs, qui passent la frontière de Chine vers Kiakhta sans que l'Administration puisse s'y opposer par l'établissement d'un cordon douanier. Les contrebandiers russes et mongols connaissent admirablement les passages des montagnes et vont en ligne directe d'Irkoutsk en Mongolie, sans avoir rien à craindre des postes cosaques.

Les détournements d'or se font pendant toute l'année, mais surtout

en septembre, au moment du départ des ouvriers de la saison d'été. Ce départ est accompagné pourtant des mesures les plus sévères : pendant les trois premières journées de marche, à travers des forêts vierges remplies de contrebandiers et d'assassins, les ouvriers réunis par groupes de dix à vingt sont tenus de coucher dans un gîte d'étape, et là ils sont fouillés. Mais que font-ils pour dérouter ces perquisitions? Avant le départ de la mine, le fraudeur va nuitamment cacher son or à 10 verstes de là, sur le chemin qu'il parcourra le lendemain, et il revient se coucher. On le fouille à son lever et l'on ne trouve rien. A la première étape, située à 10 verstes, le même manège recommence : l'ouvrier va déterrer son or et le porte à 10 verstes plus loin, près de la seconde étape, puis il revient se coucher. La troisième journée finie, l'or volé est en sûreté : le voleur prend le bateau à vapeur, tenant le plus souvent dans sa main le précieux trésor (3 livres, 4 livres de métal, quelquefois moins d'une livre) ; il est donc toujours prêt à le jeter dans le fleuve, en cas de péril — car la loi ne plaisante pas avec ce genre de larçin. Arrivé à Irkoutsk, ou dans une autre ville, il vend ses pépites, tendant l'or d'une main et recevant de l'autre les roubles-papier. Faire ce joli commerce autrement qu'au comptant serait une grosse imprudence. On cite des exemples de marchés à terme suivis de non-paiement de la part d'acquéreurs doublement malhonnêtes : le vendeur ne peut pas porter plainte contre eux. Il est vrai qu'il se venge : la fabrication des pépites fausses est assez commune, sur les placers mêmes. Il suffit de faire fondre un peu de cuivre jaune et de tremper dans le métal fondu un petit balai mouillé, de manière qu'en se refroidissant la masse prenne les contours capricieux de l'or natif.

Disons en terminant que l'ouvrier mineur, abruti par l'alcool en dix ou quinze années et passé à l'état de machine, finit par être expulsé des exploitations ; les Compagnies refusent de l'embaucher et ne lui donnent aucune pension de retraite ; il tombe alors dans la misère la plus noire, passe sa vie à rôder de mine en mine, se fait nourrir circulairement par ses anciens compagnons auxquels il procure l'eau-de-vie de contrebande, participe aux détournements d'or en qualité de recéleur et finalement périt dans quelque coin de forêt, victime d'une crise alcoolique ou d'individus de son espèce.

CHAPITRE IX

LES PLACERS DE BÉRÉSOVSK

Le lecteur ne sera peut-être pas fâché de visiter une mine d'or. Je le ramène donc à quelques kilomètres d'Ekatérinebourg, aux gisements de Bérésovsk (prononcez Bériosovsk) : dirigée par un vrai ingénieur des mines, le distingué M. Nestérovski, cette exploitation doit être considérée comme un modèle, au point de vue du lavage des sables comme du traitement des minerais.

Nous partons en compagnie de notre ami M. Clerc, et d'un habile photographe de la ville, M. Métenko, qui a mis gracieusement son talent à notre disposition. La distance exacte est de 13 verstes et ce qu'on appelle la route longe une espèce de lac, nommé *Chartache*, qui mérite une petite mention : ce réservoir naturel ayant été accusé d'inonder souterrainement les couches aurifères de Bérésovsk, on lui a fait une forte saignée par le moyen d'un canal aboutissant à un autre lac situé un peu plus bas ; on en a ainsi abaissé le niveau de 5 à 6 mètres — en pure perte d'ailleurs : les puits de mine n'ont pas cessé d'exiger des épuisements. Un malheur n'arrivant jamais seul, il advint aussi que de nombreuses tanneries s'installèrent sur les bords du Chartache ; le tannage en grand des cuirs est l'industrie de plusieurs villages riverains. Les eaux du lac, à ce qu'il paraît, en furent contaminées, si bien qu'une vraie épidémie se mit à sévir sur les poissons : ils ont l'intérieur du ventre plein de gros vers qui les tuent. Ceci soit dit pour vous empêcher de boire cette eau malsaine ou de manger ces poissons pourris.

Encore un autre avertissement. Le village de Chartache, que vous traversez sur sa longueur d'environ 4 verstes, est un nid de vieux croyants fanatiques, c'est-à-dire de chrétiens qui ne reconnaissent pas les réformes du patriarche Nikone et en particulier la hiérarchie du clergé orthodoxe. Gardez-vous de fumer en passant dans ce village, surtout de nuit, bien moins par crainte d'un incendie que pour n'être pas hué et peut-être écharpé. Ces vieux croyants considèrent le tabac, et même le thé (pourquoi le thé, par exemple ?) comme des *verdures du diable* — traduction littérale des mots russes *tchortovo zélié*. L'Administration russe se montre tolérante pour ces pauvres gens. Cette tolérance mêlée d'une certaine teinte de mépris est un fait général, surtout en Sibérie et vis-à-vis des Orientaux. Rien n'étonne les Russes en fait d'habitudes ou de croyances hérétoclites, chez les peuplades ou les sectes qu'ils coudoient ; n'ont ils pas, du reste, comme tout le monde leurs petites superstitions ?

Par exemple, une poignée de main donnée au travers d'une porte est pour eux un signe de querelle future entre deux amis ; le seuil de la porte les brouillera.

La rencontre d'un prêtre est un signe de non-réussite ; pour conjurer le sort, il faut cracher à gauche et trois fois de suite.

Deux voyageurs qui se servent du même essuie-mains deviendront amoureux de la même personne.

A table, s'il tombe un couteau, c'est signe qu'il va venir un homme; si c'est une fourchette, ce sera une femme. A table encore, il serait tout à fait impoli de passer du sel à un convive, parce que cette attention amènerait tôt ou tard, mais infailliblement, une rupture avec lui.

Le samovar qui chante, le feu qui pétille, le chat qui passe sa patte par-dessus ses oreilles, annoncent des visites et des conversations bruyantes, même quelquefois des querelles.

Le lundi est réputé nefaste ; on ne commence rien ce jour-là.

Si vous avez oublié quelque chose et qu'il vous faille rentrer à la maison, c'est signe que votre course sera inutile. Le plus souvent on y renonce.

Si une femme vous coupe le chemin, n'allez pas plus loin. Ceci, du reste, arrive rarement : les femmes sachant le mal qu'elles vous

feraient ainsi, s'arrêtent d'elles-mêmes et vous laissent passer. Quand par hasard elles oublient cette règle, elles s'exposent à des injures. Si vous êtes trop poli pour les invectiver, vous n'en êtes pas moins horriblement ennuyé : un désagrément prochain vous attend. — Cette dernière superstition est un reste de la domination mongole ; on sait que les musulmans regardent la femme comme un être impur.

En voyage, si un lièvre coupe votre chemin, c'est signe d'un malheur imminent, ou tout au moins d'une non-réussite.

Un chien qui hurle contre une maison annonce un malheur dans cette maison, etc. etc.

Chose remarquable, ajoute sérieusement M. Clerc, souvent ces pronostics s'accordent avec l'événement...

Mais nous sommes arrivés au village minier de Bérésovsk (10,000 âmes), où M. Nestérovski nous fait le plus charmant accueil.

Je voudrais bien ne pas m'égarer dans des détails par trop techniques ; et en même temps mon but serait de faire comprendre toutes les difficultés que présente la recherche de l'Or.

L'Or se rencontre en général dans une roche spéciale, et même parculière à ce pays ; par cette raison elle a été nommée *bérézite* [1].

Une fois trouvé un filon de bérézite, on creuse dans ce dernier une tranchée (N.-S.) d'un bout à l'autre du filon ; sur ses deux faces apparaissent des filonnettes qui tracent des sillons de 1 à 3 centimètres d'épaisseur ; ces sillons, dirigés en plan suivant la ligne Est-Ouest, plongent fortement vers le Sud (60 à 80°) ; en outre ils présentent de nombreux rejets. Chose curieuse, les deux faces de ces filonnettes sont protégées par une carapace de bérézite dur. A cela peut-être est due leur conservation.

[1] Les exploitations de Bérésovsk comprennent deux districts :

1° Le premier district de placers a une superficie de 746 verstes carrées. Dans ce total il convient de distinguer un petit carré de 56 verstes qui porte le nom de *carré de Bérésovsk* et renferme les principales exploitations actuelles. Dans ce premier district est situé un autre centre important, nommé *Pychma* ;

2° Le deuxième district de placers a 720 verstes carrées ; il renferme des filons non encore exploités qui sont l'objet de recherches ; on y exploite des sables. Il touche au premier district par le Sud ; une route forme la limite naturelle de ces deux districts.

Ce sont elles qui renferment l'or (6 à 8 zolotniks par 100 pouds).

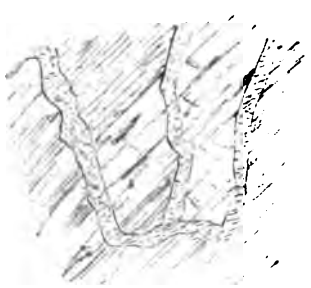
Les sables aurifères contiennent beaucoup moins d'or que ces roches: de 20 à 40 dols pour 100 pouds (le dol est la quatre-vingt-seizième partie du zolotnik).

Il y a trois puits en activité; voici la description de l'un d'eux :

Sur un plateau d'où l'on jouit d'une vue très étendue sur la vallée de la rivière Pychma, s'élèvent deux petites maisonnettes en bois: l'une est le *comptoir* (bureau), l'autre abrite l'ouverture du puits. Quelques hommes seulement sont occupés sur le plateau de la mine; l'un d'eux est le surveillant de la police, représentant l'Etat et payé par la Compagnie. Les autres font marcher un manège à 2 chevaux (pour le montage du minerai), ou cassent les blocs extraits de la mine. A droite et à gauche des maisonnettes sont amoncelés les blocs et cailloux stériles. Rien de plus prosaïque.

Situation géologique. — Les gîtes aurifères de Bérésovsk se trouvent dans des schistes métamorphiques ne présentant aucune trace de fossiles, animal ou végétal. Les autres gîtes aurifères de l'Oural se rencontrent dans les mêmes terrains cristallins. Plus loin, vers l'Est, en Sibérie occidentale (Altaï), ces schistes métamorphiques sont recouverts de terrains carbonifères inférieurs qui contiennent des gisements d'anthracite.

Les gîtes aurifères offrent des caractères différents à Bérésovsk et à Pychma.



FILONS AURIFÈRES

1° Dans le carré de 56 verstes, le gîte est traversé suivant une direction générale Nord-Sud, par des filons d'un granit spécial à cette localité et nommé *bérézite ;* ces filons traversent des terrains schisteux chloritiques et sont eux-mêmes traversés par des filonnettes ou veines de quartz ferrugineux renfermant des pyrites de fer métamorphisées en ocre ; l'or se trouve principalement dans cette ocre. L'orientation générale des filonnettes est Est-Ouest, c'est-à-dire perpendiculaire à la direction des filons. Mais il arrive parfois que deux ou même trois filons de bérézite se réunissent entre eux et forment une espèce de nœud; dans ces nœuds la teneur en or est maxima ;

2° A la mine de Pychma, le terrain est formé de serpentine traversée du Nord au Sud par des filons d'un granit à grains très fins et renfermant très peu de mica — on le nomme le *microgranit ;* — ces filons sont traversés de l'Est à l'Ouest par des filonnettes de quartz mêlé de spath magnésien brun: l'or se trouve dans ce spath.

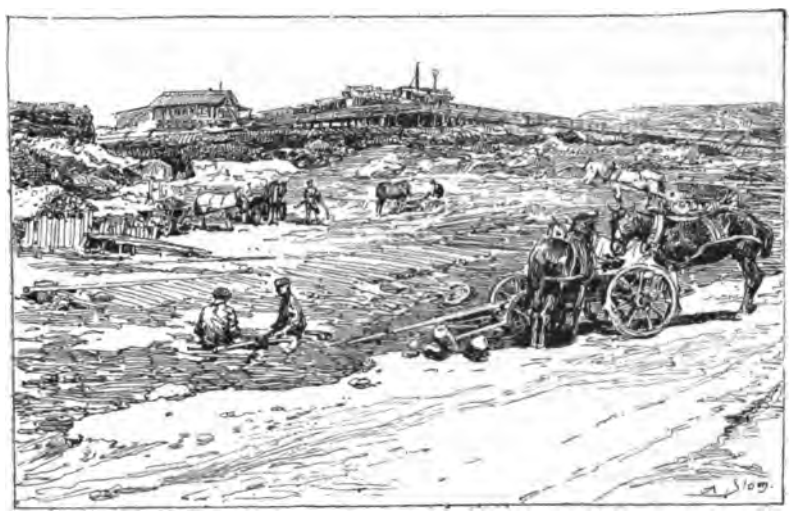
A côté de Pychma se rencontre un troisième genre de gisements ; le terrain étant toujours composé de serpentine, les filons principaux sont formés de magnésite, les filonnettes de quartz et de spath aurifère.

Les roches elles-mêmes (bérézite, serpentine, microgranit) contiennent de l'or, mais en trop faible quantité pour être avantageusement traitées.

Les blocs que la dynamite a brisés au fond des puits (22 sagènes) ou dans les galeries intermédiaires pèsent jusqu'à 2 pouds.

On opère un *premier cassage* au marteau, suivi d'un *premier triage*. Les débris de quartz pur sont rejetés.

Un *deuxième cassage* réduit les pierres aurifères en petits morceaux de 5 à 6 centimètres et est suivi d'un *deuxième triage*. Le produit de ce deuxième triage est porté à l'usine.



Un placer, a Bérésovsk

Nous descendons dans le puits par une succession d'échelles en bois presque verticales ; aucun indice ne pourrait faire soupçonner, même à un spécialiste, qu'il est dans une mine d'or. Beaucoup d'humidité et de fraîcheur; boisage très soigné.

Les galeries principales suivent les filons de bérézite (N.-S.); perpendiculairement à ces galeries, des couloirs secondaires sont creusés pour l'extraction des filonnettes. Ce sont plutôt des niches; ils ne doivent pas dépasser l'épaisseur du filon de bérézite qui n'a que quelques sagènes.

PLACERS

L'exploitation des placers est moins difficile. Ce mot de placers est réservé aux sables aurifères plus ou moins superficiels. Nous visitons d'abord le placer de *Prikanavnyi* (placer du canal) : il y a quatre autres grands placers, sans compter beaucoup de petits [1].

Pour arriver à la couche de sables aurifères, il faut découvrir 3 à 4 mètres d'argile. Les sables aurifères ont environ 4 mètres d'épaisseur. Cela résulte des analyses faites pour des puits d'essai. Le forage de pareils puits ou de tranchées a lieu continuellement sur divers points des districts.

Les sables aurifères sont transportés par un Decauville à traction de chevaux jusqu'à la laverie attenante au placer. Chemin faisant, chaque wagonnet passe sur une bascule et est pesé.

Les wagonnets arrivent ainsi, par une pente assez raide, au sommet du *trummel*, élevé de 7 à 8 mètres au-dessus du terrain naturel.

On nomme *trummel* un tambour métallique à peu près cylindrique et percé de trous, qui tourne autour d'un axe horizontal à raison de 25 tours par minute. Ce tambour a 6 archines de longueur ; 2 archines et 1 3/4 archine de diamètre sur ses deux bases. Les trous circulaires qui doivent laisser passer les parties riches du minerai ont un diamètre de 5/8 de pouce.

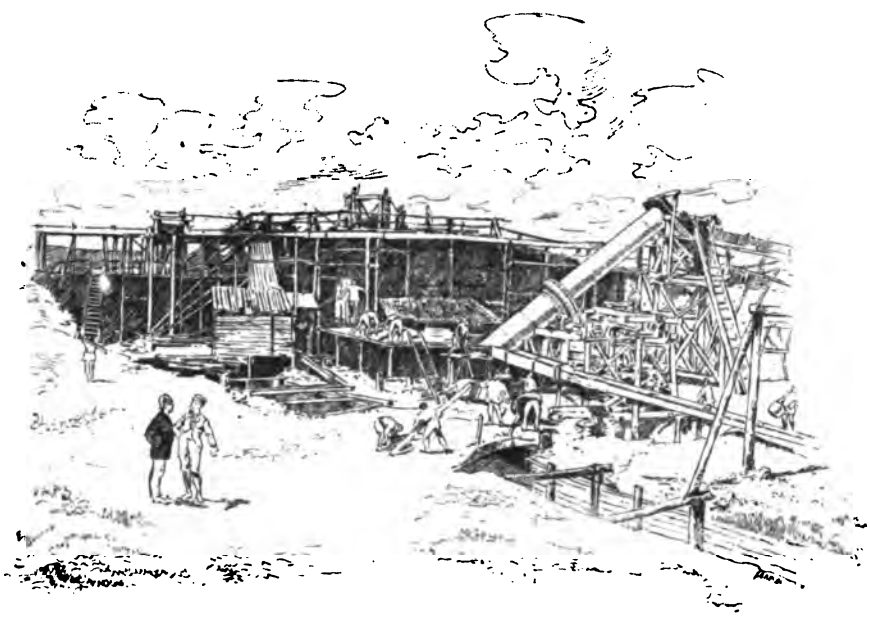
Ce minerai arrive par le haut. Chaque wagonnet est culbuté dans un entonnoir qui le déverse dans le trummel ; les mottes de sable argileux sont brisées par les nombreux peignes en dents de loup (*grebotchki*) qui hérissent l'intérieur du tambour. Le sable traverse les trous et est entraîné sur un grand plan incliné à grilles et écluselles (nommé *chlous* ou *ploskogne*) où la séparation de l'or s'opère

[1] Chose à noter, dans presque tous ces placers, on a trouvé quelques filons aurifères. On en conclut que les placers proviennent de la désagrégation des roches sous-jacentes.

On y trouve aussi un peu de cuivre natif, mais très peu. Notons enfin que de petites quantités de cinabre se rencontrent dans presque tous les placers de l'Oural ; ce fait conduit à soupçonner l'existence de gisements de mercure non encore découverts.

spontanément, en vertu de la forte densité de ce métal. Les gros cailloux qui ne passent pas dans les trous du trummel sont mis au rebut, mais après triage à la main, car ils peuvent renfermer des pépites.

De l'eau est versée dans le trummel en même temps que le minerai. Cette opération dure environ quatre heures le matin, quatre heures le soir, pendant la belle saison, bien entendu. Les ouvriers ont un

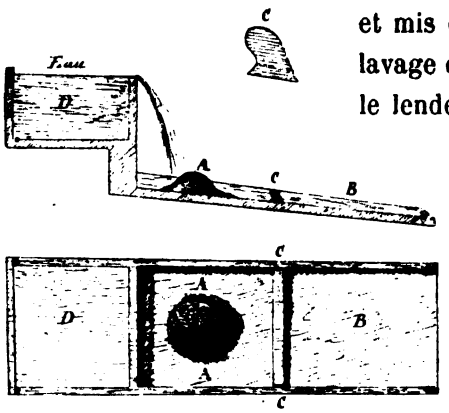


UNE LAVERIE D'OR

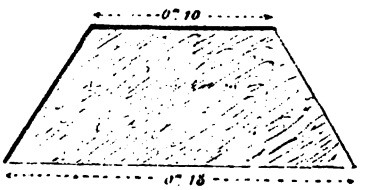
repos de deux heures au milieu du jour. Pendant toute la durée de la marche du trummel, une masse d'eau jaunâtre, limoneuse, sort des trous du tambour, descend sur le plan à écluses, tombe de là dans un canal en bois d'où elle est remontée par une vis d'Archimède dans une autre conduite découverte dont le fond est tapissé de mottes de gazon; ensuite elle est rejetée dans un pli de terrain où elle forme une grande mare. A cela se réduit le traitement véritable. La vitesse du courant d'eau est considérable et il faut qu'il en soit ainsi, paraît-il, pour obtenir la séparation à peu près complète de l'or.

Vers dix heures du matin et cinq heures du soir, le trummel est arrêté ainsi que le courant d'eau. Alors on enlève et on ramasse dans des

auges en bois les matières restées dans les éclusettes supérieures du *chlous ;* ces matières sont les plus riches en or et sont réservées telles quelles pour le *deuxième lavage* décrit ci-dessous. Au contraire on procède à un *premier lavage* au rateau de bois (*grébok*) des matières qui sont restées dans les éclusettes inférieures du plan incliné. A cet effet on enlève le grillage en bois, et cinq ou six femmes, les pieds nus, se mettent à remuer ces matières avec le râteau, en les repoussant contre un léger courant d'eau qu'on fait couler sur le chlous, afin d'emmener les parties les plus légères. Ce qui reste sur le plan incliné, après une heure de travail, est emmagasiné dans des auges fermées à clef et mis en réserve pour le deuxième lavage qui aura lieu soit le soir, soit le lendemain.



LAVAGE DE L'OR : WACH-GHERD



PLAQUETTE DE BOIS POUR LE LAVAGE DE L'OR

Ce deuxième lavage est fait par deux hommes seulement, travaillant isolément chacun sur un petit plan incliné et munis de souliers à semelles de bois. C'est là leur seule occupation. Le matin ils lavent les matières concentrées dans les auges la veille au soir ; l'après-midi ils lavent les matières préparées le matin. Un agent de la police est présent à l'opération et ne la perd pas de vue.

Ce deuxième lavage s'opère sur un petit plan incliné en bois d'environ 2 mètres de longueur et 1 mètre de largeur. On le désigne communément sous le nom de *wach-gherd* (de l'allemand *wasch-herd*) ; son vrai nom russe est *promivalmi-stanok* (littéralement : *machine à laver*). Il ne présente qu'un seul petit barrage et par conséquent deux biefs d'écluses A et B.

Les matières sont vidées dans l'écluse supérieure A par caisse d'une vingtaine de litres et réunies au râteau, toujours contre le courant d'eau qui tombe de l'augette D. Peu à peu l'ouvrier fait passer dans l'écluse B les trois quarts des matières ; puis il vide une nouvelle caisse provenant du premier lavage, en élimine encore la plus grande partie, ajoute un peu de mercure de temps en temps, vide une troisième caisse et continue ainsi pendant quatre heures environ, ne se réservant que le temps nécessaire pour achever complètement l'opération du lavage commencé le matin ou commencé l'après-midi, et la séparation de l'or métallique.

Cet achèvement s'exécute comme suit :

L'ouvrier enlève le barrage de bois C et triture ensemble, contre le fil de l'eau, les matières de la deuxième écluse avec celle de l'écluse supérieure. Il ajoute un excès de mercure, se sert d'une brosse dure pour mieux le mélanger aux matières et capter l'or fin, trie les cailloux en même temps et chasse l'argile sous forme d'une poudre noire devenue très pauvre en or, par suite de l'amalgamation progressive. A un moment donné, les matières étant réduites à un assez petit volume, un demi-litre environ, il opère le triage à l'aide d'une petite règle en bois trapézoïdale qu'il tient à la main par un sommet de la base inférieure. Puis il en vient à trier et triturer avec la main même ; alors il sépare les pépites qu'il remet à l'employé toujours présent, et finalement il ne reste plus sur le plan incliné qu'une masse blanchâtre qui est l'amalgame d'or.

Cet amalgame est immédiatement recueilli sur une feuille de papier blanc et dans une capsule en fer ; puis, sur place et séance tenante, les deux capsules (puisque deux ouvriers travaillent côte à côte et simultanément) sont introduites dans une cornue en fer assez primitive — elle perd 20 pour 100 de mercure, — la cornue est descendue dans un fourneau de briques, et l'opération de l'évaporation du mercure commence. Elle dure quelques minutes seulement; quand les vapeurs mercurielles apparaissent au sortir du tube en fer de la cornue, on refroidit ce tube avec un linge mouillé, le mercure tombe alors goutte à goutte dans un vase rempli d'eau. Il cesse enfin de couler, on retire la cornue du fourneau, on l'ouvre, on enlève les capsules avec une pince, et l'or apparaît sous forme

de poudre d'un jaune mat, très pâle, analogue à de la poussière d'argile claire. La feuille de papier qui s'est carbonisée a laissé une cendre qui empêche l'adhérence de la poudre d'or avec le fer de la capsule.

On pèse l'or aussitôt et on l'enferme à clef dans une cassette en fer. Procès-verbal de la cérémonie est dressé avant de se séparer pour déjeuner ou pour dîner ; trois employés doivent le signer immédiatement sous peine d'une forte amende (50 roubles).

Cette petite quantité d'or natif qui tiendrait dans le creux de la main représente la production de toute une journée [1].

[1] Voici exactement à quelle somme de travail elle correspond :

En dix heures de travail journalier, le trummel traite de 30 à 35,000 pouds de sables aurifères exigeant l'emploi *pendant une journée* de soixante-cinq ouvriers pour l'extraction et le transport en wagonnet, de cinq chevaux pour ce transport, de quinze ouvriers pour le lavage, et de cinq chevaux pour l'évacuation des résidus stériles.

Un mètre cube de sable pèse de 1,200 à 1,500 pouds. Le trummel traite donc de 20 à 30 mètres cubes par jour.

Le deuxième lavage porte sur 270 à 300 pouds, résidu du premier lavage.

En volume, le résidu de ce premier lavage est de 180 à 250 litres.

Le résidu du deuxième lavage est le lingot mercuriel, puis l'or natif dont le poids est d'environ une livre russe (406 grammes), et la valeur 400 roubles.

Il y a encore un troisième lavage, c'est-à-dire que les matières évacuées du wach-gherd sont reprises et traitées à nouveau par le mercure sur ce même wach-gherd ; mais ce troisième lavage donne peu de chose.

Arrivons aux chiffres de dépenses.

L'extraction et le chargement en wagon sont payés un rouble par 1,000 pouds aux ouvriers qui travaillent à la tâche.

Le transport se fait avec des chevaux appartenant à la Compagnie ; elle dépense de 60 à 70 kopeks par jour et par cheval.

Les chevaux pour emmener les résidus stériles appartiennent aussi à la Compagnie.

Les meilleurs laveurs sont payés de 85 kopeks à un rouble par journée de dix heures.

Le salaire minimum des hommes est de 50 kopeks (2 francs), le salaire moyen de 75 kopeks (3 fr.).

Le salaire minimum des femmes est de		35	kopeks
»	maximum »	50	»
»	moyen »	40	»

On n'emploie pas d'enfants au-dessous de seize ans ; de seize à dix-huit ans, ils sont payés comme les femmes ; au-dessus de dix-huit ans, ils entrent dans la catégorie des hommes.

En bloc, l'extraction, le transport, le lavage de 100 pouds de sables coûtent 30 kopeks, y compris les frais afférents aux chevaux de la Compagnie.

Pour 300 pouds versés journellement dans le trummel, la dépense s'élève à 90 roubles.

Si donc on recueille dans une journée une livre d'or (400 roubles), l'opération

Visitons maintenant une autre laverie, celle d'*Alexandrovsk*, qui est installée un peu différemment. Au lieu de trummel on y emploie comme premier laveur une cuve en bois, à fond métallique percé de trous dans laquelle les sables argileux sont divisés par la rotation d'un bâtis en bois mobile autour de l'axe vertical de la cuve et armé de vingt-cinq à trente tiges de fer verticales qui descendent près du fond. Ce système de pulvérisation convient mieux à cause de la grande proportion d'argile. Quand une notable quantité de cailloux s'est accumulée, on arrête le mouvement de rotation de l'armature, on ouvre un grand clapet placé au fond de la cuve et on fait sortir les cailloux qui sont triés, puis mis au rebut — sauf les pépites.

Dans ce placer d'Alexandrovsk, on avait calculé qu'il faudrait laver, en 1888, 3 millions de pouds de sable pour retirer 3,7 pouds d'or. Ces sables sont recouverts d'une couche de tourbe de 2 mètres (qu'on se prépare à utiliser comme combustible) et d'une autre couche de 3 à 4 mètres d'argile sablonneuse très pauvre en or.

Il faut faire dans ce placer des épuisements ; la pompe est actionnée par une bielle en bois de 70 sagènes (150 mètres) de longueur, qui glisse sur une dizaine de rouleaux mobiles, également en bois. C'est à coup sûr une des plus grandes bielles de ce genre qui soient au monde.

FABRIQUES

On désigne sous ce nom les usines où sont traitées les roches aurifères.

Le minerai provenant des filons est broyé par 6 bocards à 5 pilons chacun ; un pilon pèse 20 pouds, a une chute de 9 pouces et marche à la vitesse de 70 à 80 chutes par minute. Ces 6 bocards, réunis dans le même atelier, travaillent nuit et jour et font un bruit

est très fructueuse. Il faut cependant ne pas perdre de vue des dépenses importantes non évaluées ci-dessus : frais d'administration et de personnel de la Compagnie, amortissement de l'outillage, etc.

assourdissant. Ensemble ils traitent en vingt-quatre heures 2,400 à 3,000 pouds de minerai.

Les pilons se meuvent dans une espèce d'auge dont le *dos* A est plein, la *poitrine* B est percée de trous de 1 millimètre. Le minerai broyé avec de l'eau forme une boue liquide qui passe à travers ces trous. En avant de la plaque B se trouve une autre plaque pleine C, qui porte à sa base deux trous seulement d'un petit diamètre; par ces deux trous la boue s'écoule dans une auge et de là tombe sur des plans inclinés recouverts de draps à longs poils; ces poils sont disposés en sens inverse du courant et retiennent les parties les plus lourdes chargées d'or. On lave ensuite les draps sur des plans inclinés en bois, analogues aux wach-gherd, en les plongeant dans de l'eau contenue dans la caisse de ces plans inclinés. Ceux-ci possèdent un barrage formant deux éclusettes, et le lavage ne diffère pas de celui déjà décrit.

L'eau limoneuse qui a passé sur les draps est conduite sur de grands plans inclinés formés par la juxtaposition de petites plaquettes (environ 20 centimètres sur 50) en cuivre amalgamé. Il s'y forme un amalgame d'or superficiel; pour le retirer, on chauffe un peu les plaques et on les râcle avec un couteau en acier. L'amalgame est ensuite évaporé dans des cornues.

Ce deuxième lavage sur plaques de cuivre amalgamées est suivi d'un troisième lavage sur d'autres plaques semblables; l'eau arrive sur ces dernières en tombant d'un crible très fin à travers lequel la boue passe en pluie. Ceci facilite la séparation de l'or fin, qu'on trouve effectivement en plus grande quantité au-dessous de ces cribles.

Un quatrième lavage a lieu ensuite en plein air : la boue liquide se rend dans des bassins où les eaux déposent un résidu nommé *effel* (qui est lavé à part), puis passent sur une troisième série de plaques amalgamées.

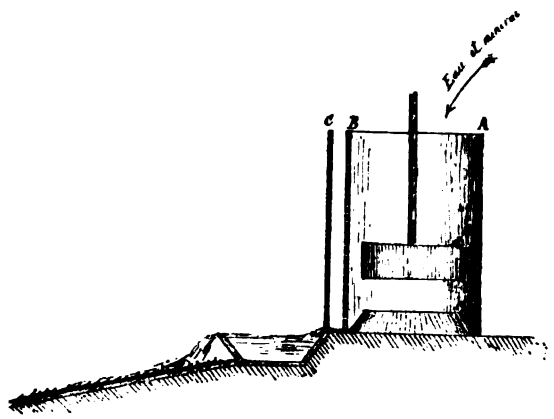
Enfin elles arrivent dans une rigole en bois de 150 sagènes, munie de petits barrages; là se dépose un résidu qui forme les 16 pour 100 du résidu total et se nomme *séri-schlich* (gris-schlich).

Ce gris-schlich est traité de nouveau comme le minerai, dans les bocards; on se sert alors de grilles à trous d'un demi-millimètre, placées en avant des pilons.

*
* *

Que de soins, que de peines pour séparer quelques parcelles d'or de la gangue qui les enveloppe! On a certes bien raison de dire qu'une bonne mine de charbon vaut mieux que le meilleur des placers. En outre comme il est plus aisé de découvrir un bassin houiller! Dans ce petit district de Bérésovsk, les travaux de recherches coûtent chaque année une vingtaine de mille roubles. La découverte elle-même de ces placers fut le fait du hasard :

En 1747, un paysan du village de Bérésovsk trouva sur son chemin un morceau de quartz aurifère et le porta à Ekatérinebourg. Là



BOCARD POUR LE CASSAGE DES MINERAIS AURIFÈRES

il fut questionné, on lui ordonna d'indiquer l'endroit de sa trouvaille, en accompagnant cet ordre de menaces. Le pauvre diable dit-il toute la vérité? Quoi qu'il en soit, les premières recherches faites sur ses indications n'aboutirent pas. Il reçut alors la bastonnade et fut jeté en prison. Les autorités de Saint-Pétersbourg, prévenues, se montrèrent plus intelligentes, le paysan fut remis en liberté et encouragé à faire lui-même des recherches que le succès finit par couronner.

Disons en terminant que les paysans sibériens savent fort bien utiliser le climat de leur pays pour la plus grande commodité d'exploitations organisées dans le lit même de certains cours d'eau. Quand il est reconnu que les sables d'une rivière contiennent de l'or, on ne perd pas son temps et son argent soit à en détourner le

cours, soit à construire des digues pour travailler à sec; on attend tout simplement l'hiver qui change l'eau en glace. Il suffit donc de percer celle-ci pour arriver très économiquement au sol, faire les fouilles, et déposer la précieuse matière sur la berge où elle séjourne jusqu'à l'été suivant. Ce procédé ingénieux s'emploie beaucoup dans l'Oural du Nord; un de nos dessins représente la vue d'un ruisseau qui subit tous les ans plusieurs opérations de ce genre (page 5).

LA FONDERIE D'OR D'IRKOUTSK

Des confins de l'Oural je ramène le lecteur à l'autre extrémité de l'Asie.

Il existe en Sibérie trois fonderies d'or, celles d'Ekatérinebourg, de Barnaoul et d'Irkoutsk. Celle-ci est la plus importante et il convient de lui faire visite [1].

Ces trois établissements, du reste, sont installés sur le même modèle; deux ingénieurs des mines, dont l'un est directeur, assurent le service technique. Il y a, en outre, divers employés et ouvriers.

Tout l'or trouvé par les particuliers doit être envoyé aux fonderies du gouvernement. Voici comment on procède en Sibérie orientale.

L'or natif après avoir été fondu une première fois sur les placers (j'en excepte les pépites qui ne sont pas soumises à cette fusion) est enfermé dans un sac de toile pouvant contenir jusqu'à 2 pouds; ce sac est cacheté à la cire et placé dans un second sac en cuir, cousu soigneusement et sur lequel sont écrits le nom de l'exploitant,

[1] La fonderie d'Ekatérinebourg reçoit l'or de l'Oural et du district de Bérésovsk. La fonderie de Barnaoul reçoit l'or des districts d'Atchinsk, Krasnoïarsk et Minoussinsk (appartenant tous trois au gouvernement général de la Sibérie orientale) et des gouvernements de Tomsk, Sémipalatinsk, Akmolinsk et Sémiretchensk. De la fonderie d'Irkoutsk dépendent les gouvernements généraux de l'Amour et de la Sibérie orientale (moins les trois districts ci-dessus nommés); elle est donc alimentée par les placers du Littoral, du bassin de l'Amour, de la Transbaïkalie, des bassins du Vitim et de l'Olekma, du gouvernement d'Irkoutsk et du bassin de la Bériussa (districts de Nijné-Oudinsk et Kansk).

En nombres ronds, il est fondu annuellement 500 pouds d'or par chacun des *laboratoires* d'Ekatérinebourg et de Barnaoul, 1,000 pouds par celui d'Irkoutsk.

La fonderie d'or a Irkoutsk. — D'après la photographie d'un tableau.

le nom du placer, etc. Les sacs ainsi fermés sont confiés à l'employé d'une Compagnie, qui les transporte à Irkoutsk escorté d'un ou deux Cosaques subventionnés par les exploitants. L'agent est muni aussi d'un certificat délivré par l'ingénieur du district et constatant de quelles exploitations provient l'envoi d'or.

Arrivé à Irkoutsk, cet or est déposé dans le trésor de la fonderie — une salle dont l'unique fenêtre est munie de solides barreaux et dont la porte est gardée nuit et jour par un factionnaire. Mentionnons ici qu'un poste de soldats protège la maison contre toute tentative de vol; depuis sa fondation (1870) il ne s'en est jamais produit.

Dès qu'un poids d'or suffisant est arrivé (environ une trentaine de pouds), les ingénieurs procèdent à la fonte. Tous deux assistent à l'opération; mais si l'un est en congé, l'autre suffit à la surveiller.

En leur présence, et sous les yeux de l'agent qui a apporté les sacs, ceux-ci sont ouverts successivement; leur contenu est versé dans un plateau de cuivre à concurrence d'environ 2 pouds, puis il est pesé.

On verse alors le contenu des sacs dans un vase en cuivre muni d'une sorte d'entonnoir et l'ingénieur ajoute les fondants (borax et salpêtre) en les dosant au coup d'œil d'après la couleur de l'or [1].

Le vase en cuivre, renfermant l'or et le fondant, est ensuite versé sous les yeux de l'ingénieur et de l'agent des Compagnies, dans un creuset de graphite muni d'un couvercle et placé dans un four à tirage naturel donnant une température de 1,100° Réaumur.

Ce four a 4 compartiments et chauffe à la fois 4 creusets.

Chaque creuset peut renfermer 2 pouds 30 livres. On les charge en général de 2 pouds et demi seulement. Ils sont fabriqués à Irkoutsk avec le graphite provenant des fameuses mines d'Alibert.

Un creuset peut recevoir 2 charges et même 3 charges dans la même journée; le travail commence à dix heures du matin et doit finir avant la chute du jour.

[1] Si cette couleur est jaune pâle, mate et, à vrai dire, blonde, c'est que cet or est assez pur; on verse dans ce cas environ 5 pour 100 du poids de borax et 2 pour 100 de salpêtre. Les mêmes proportions sont observées pour les pépites qui ne sont pas couvertes de pellicules rougeâtres d'oxyde de fer. Si cette coloration rouge apparaît dans les pépites ou les grains d'or fondu, il faut augmenter la dose du fondant.

La fusion de la première charge exige d'une heure et demie à une heure trois quarts ; la fusion de la deuxième charge et de la troisième s'effectue plus rapidement — les creusets étant déjà chauds.

On s'assure que la fusion est complète en découvrant le creuset et en y plongeant une tige en fer de 1 centimètre de diamètre.

Alors le creuset doit être retiré du four à l'aide d'une pince dont les deux bras forment à leurs extrémités un cercle de même diamètre intérieur que le ventre du creuset. Trois hommes, dont les mains, le corps et surtout les yeux sont protégés par un vêtement de cuir épais, suffisent à cette manœuvre. La pince horizontale est mobile autour d'un axe vertical supportant aussi un plateau destiné à recevoir le creuset ; la pince, poussée dans le four par un premier ouvrier, saisit le creuset, le dépose sur le plateau couvert de chaux en poudre (pour empêcher l'adhérence) ; on referme immédiatement la porte du four, et un troisième ouvrier, manœuvrant tout le bâti autour de l'axe vertical, amène le creuset en face du récipient en fonte où la pince le fait basculer lentement. L'or liquide coule dans ce récipient avec de faibles reflets verts, le creuset est replacé verticalement, rechargé et remis sur sa grille. Cet instant de l'opération est très curieux à voir : l'or fondu jette un tel éclat qu'il ne faut pas songer à prendre une photographie de la scène ; les plaques les moins sensibles noircissent instantanément.

Il faut une dizaine de minutes à l'or pour se solidifier dans son moule que deux hommes enlèvent avec une pince et portent dans un baquet plein d'eau pour hâter le refroidissement. L'immersion dans cette eau froide produit une ébullition accompagnée d'un bruit très particulier. Après quelques minutes, le moule est retiré du baquet, on peut en détacher le lingot d'or, on le lave à la brosse, puis on le martèle longuement pour enlever le laitier qui est ensuite pilé, lavé et refondu.

La *toilette* du lingot finie, on le pèse et on grave sur ses faces le numéro sous lequel il est inscrit séance tenante au registre de la fonderie, ainsi que le nom du propriétaire, le nom de la mine, la date de la fusion. En même temps un ouvrier lui enlève au ciseau deux parcelles d'or sur chaque base, en tout quatre parcelles (le lingot a la forme d'une pyramide tronquée à base rectangulaire) ; ces parcelles sont essayées aussitôt par coupellation.

*
* *

En résumé, dans l'espace de trois heures environ, les ingénieurs ont pris note de trois poids pour le même envoi d'or :

Le poids de la matière contenue dans les sacs ;

Le poids du lingot donné par la fusion de cette matière ;

Le poids de l'or pur que renferme ce lingot, d'après l'essai.

C'est d'après ce dernier poids que l'ingénieur en chef des mines délivre aux exploitants des reconnaissances appelées *assignovka*. Il y a trois espèces d'*assignovka :*

L'une de 20 demi-impériales d'or (400 francs) ;

La deuxième de 200 demi-impériales d'or (4,000 francs) ;

La troisième de 2,000 demi-impériales d'or (40,000 francs) ;

Ces pièces sont imprimées et gravées en forme d'immenses billets de banque. L'ingénieur en chef délivre en outre un reçu libellé suivant un modèle imprimé et renfermant tous les détails relatifs à chaque envoi d'or (il compte huit feuilles doubles format in-8°) ; ce reçu mentionne le nombre d'assignovka remis à l'exploitant et le solde qui lui reste dû pour les petites sommes inférieures à 20 demi-impériales.

Il est dit dans la formule de ces reçus que la Cour des Monnaies, à Pétersbourg, doit rembourser le tout en pièces d'or. Mais généralement les exploitants vendent ces assignovka à la banque d'État d'Irkoutsk, ou à des banques particulières, qui leur donnent en échange des roubles-papier au cours du jour.

Il y a des assignovka d'un autre genre, pour lingots de 1,000 et de 10,000 roubles ; les exploitants se les font délivrer quand ils veulent retirer leur or en lingots, après purification à la Monnaie de Pétersbourg. Cet or est destiné à l'orfèvrerie. Ces derniers assignovka sont relativement peu employés, et seulement par les Compagnies riches.

La rédaction de toutes ces pièces donne lieu à un travail de bureau qui est considérable pendant l'été ; c'est aussi dans cette saison que les fonderies travaillent activement ; elles chôment pendant plus de la moitié de l'année.

*
* *

Nous n'avons pas fait connaître comment finit la journée de travail commencée à dix heures du matin. Quand le dernier lingot a été martelé, pesé, étiqueté et essayé, tous les lingots rangés sur la même table et que l'un des ingénieurs (ou agent comptable) n'a pas perdu de vue un seul instant, sont portés au trésor, au *magasin*, et déposés sur des rayonnages en bois.

D'autre part, le lavage des laitiers ayant été terminé sur un plan incliné ordinaire, les petites quantités d'or recueillies sont enfermées dans des sachets en papier cachetés à la cire et portant, avec un numéro d'ordre, l'indication du placer et le nom du propriétaire; puis ces sachets sont à leur tour portés au magasin et placés dans une caisse en bois possédant autant de compartiments qu'il y a d'exploitants. Ces sachets de trente à quarante zolotniks s'accumulent ainsi et à la longue représentent un poids de 1 à 2 pouds qui est refondu en bloc au bénéfice du propriétaire.

Disons en terminant que les creusets de graphite n'éclatent que rarement. Lorsque cet accident arrive il faut chercher l'or répandu dans le four. On le retrouve intégralement, mais la besogne est longue et ennuyeuse.

*
* *

Lorsqu'un poids d'or de 2 à 300 pouds est emmagasiné à Irkoutsk, on l'expédie à Pétersbourg par un convoi qui porte le nom de *caravane*.

Les lingots sont ficelés et cousus deux par deux dans une chemise de toile enveloppée de feutre (cousu aussi); chacun de ces ballots pèse donc environ 4 pouds. Ils sont ensuite placés, au nombre de dix à douze, dans une caisse de bois, formée non de simples planches, mais de madriers de 7 centimètres d'épaisseur. Les interstices entre les sacs sont remplis avec du bois pour empêcher le ballottement.

Les caisses, de forme allongée, sont cerclées en fer à leurs deux extrémités ; ces deux cercles sont reliés par deux diagonales. Les madriers, bien que jointifs, sont scellés entre eux par plusieurs plaques en fer blanc d'environ 10 centimètres de côté. Une caisse vide pèse de 3 à 4 pouds et renferme de 25 à 26 pouds d'or; en tout le poids ne doit pas dépasser 30 pouds. Une pareille caisse forme à elle seule le chargement d'une voiture ou d'un traîneau.

Pendant la saison d'été (mai-septembre), les fleuves étant navigables, la caravane se rend assez lentement d'Irkoutsk à Tomsk par la route de terre ; puis elle prend le bateau à vapeur jusqu'à Tiumen, ensuite le chemin de fer de Perm, le bateau à vapeur de la Kama et du Volga jusqu'à Nijni-Novgorod, enfin le chemin de fer de Moscou à Pétersbourg.

Pendant la saison d'hiver, elle se rend jusqu'à Tiumen en traîneau.

Trois soldats seulement et deux employés l'accompagnent. Néanmoins elle n'a jamais été l'objet d'une attaque à main armée. Ce fait de la sécurité avec laquelle voyage en Sibérie une petite troupe convoyant 30 à 40 millions de francs, paraît d'autant plus digne de remarque que cet immense pays est infesté, comme nous le savons déjà, de milliers de vagabonds (*bradiaghi*) fuyant le bagne ou les lieux de déportation assignés par le gouvernement.

Les lingots d'or envoyés par les fonderies sibériennes sont soumis, à la Monnaie de Pétersbourg, à une nouvelle refonte qui les amène à l'état de pureté absolue. Nous n'insisterons pas sur les détails de cette purification ; ils ont été publiés.

Tout l'or que les propriétaires ne veulent pas conserver en lingots est converti en monnaie, puis acheté aux propriétaires soit par le gouvernement, soit par des banques particulières ; le tableau suivant fait connaître (en roubles de 4 francs) l'importance de cette fabrication pour une période de cinq années :

1881	22.735.072	roubles
1882	27.087.040	»
1883	25.119.055	»
1884	26.802.088	»
1885	18.126.210	»
TOTAL	119.969.465	roubles

Soit environ 106 millions de francs par année moyenne.

La réserve métallique de la Russie est donc alimentée d'une manière continue par des apports très importants.

Je serais un ingrat de quitter la fonderie d'Irkoutsk sans adresser à son savant et modeste directeur, M. Louchnikoff, l'expression de mes plus vifs remerciements. Quiconque a connu cet honnête homme n'a pu manquer de devenir son ami.

CHAPITRE X

LES MINES D'ARGENT ET L'ALTAÏ

La Sibérie ne possède pas seulement les mines d'or les plus riches du monde entier ; elle renferme aussi de magnifiques mines d'argent.

Connues à des âges très reculés, ces mines ont été exploitées par des peuplades désignées aujourd'hui sous le nom de *Tchoudes ;* leurs travaux se retrouvent en beaucoup de points, dans la Transbaïkalie, l'Altaï, l'Oural, les steppes kirghizes. Dans le district de Minoussinsk, au pied des monts Sayane, se voient encore les restes assez mal conservés de remparts qu'on appelle les « forteresses des Tchoudes ». Dans les steppes kirghizes, on a découvert une excavation éboulée renfermant six squelettes, et à côté des squelettes, des instruments de travail en cuivre. Ces peuples n'ont pas d'histoire ; ce sont les Incas du vieux monde. On ne trouve d'indications sur eux que dans les annales chinoises (voir Rikert, Klaproth).

Combien de milliers d'années se sont écoulés depuis leur disparition et l'arrêt de leurs recherches métallurgiques? On le saura peut-être un jour. De nombreux monuments, ornés d'inscriptions encore indéchiffrables, témoignent de leur puissance et peuvent résoudre l'énigme du passé. Dans tous les cas, leurs travaux de mines, les excavations qu'ils ont creusées, il y a un nombre incalculable de siècles, surtout dans les minerais de cuivre et d'argent, et que les paysans sibériens appellent *Koultouk*, servent de guides à ces paysans dans leurs explorations, les aident à découvrir une seconde fois des gisements connus, puis perdus, dès la plus haute antiquité.

La première expédition scientifique fut conduite par Michel Séline dans l'Oural, en 1671, un siècle après la conquête de la Sibérie occidentale par le cosaque Yermak. Elle se proposait de chercher des minerais d'argent et de fonder une ville. Michel Séline ne s'en tint pas à la région ouralienne ; il alla jusqu'à Tomsk, Kouzniètsk (Altaï) et Krasnoïarsk, sans réussir. Après deux ans d'inutiles voyages, il reçut l'ordre de brûler la ville qu'il avait édifiée et de revenir.

Peu après (1676), une nouvelle expédition fut organisée dans la même région, avec le concours de deux Allemands, Samuel Fritch et Hanz Hérold. Elle ne rapporta que quelques échantillons de minerais de fer et de cuivre.

Les grandes découvertes datent du règne de Pierre le Grand. Ce prince fit chercher partout les métaux précieux. Ayant entendu dire qu'il y avait de l'or à Yarkent (à l'Ouest de Kouldja) et connaissant mal la géographie de l'Asie centrale, il ordonna une expédition qui remonta l'Irtych noir et échoua, la traversée des monts Thian-Chan n'étant pas possible.

Il fut plus heureux avec Demidoff, simple ouvrier auquel il donna carte blanche dans l'Oural, lui accordant d'avance l'entière propriété de toutes les richesses qu'il trouverait. Demidoff y découvrit des gisements de fer et de cuivre qni ont enrichi ses descendants et en commença l'exploitation (la première usine fondée est celle de Néviansk, 1705) ; mais les minerais d'argent restèrent invisibles. Renseigné secrètement, il prit l'initiative d'aller les chercher dans l'Altaï, où il les rencontra en effet, et de les exploiter pour son propre compte. Cette découverte ne fut connue qu'à sa mort (1742), 17 ans après celle de Pierre le Grand : Demidoff fit legs à l'impératrice Élisabeth de ses placers clandestins de l'Altaï. Depuis cette époque tout le district minier de ce pâté montagneux est la propriété personnelle des empereurs de Russie ; il a la superficie de la France.

Les mines d'argent de Transbaïkalie n'échappèrent pas à Pierre le Grand comme celles de l'Altaï. Leur découverte date de 1691 ; elle est due à deux frères toungouzes qui explorèrent la vallée de l'Argoun (affluent du Haut-Amour) et les environs de Nertchinsk, et qui remirent des échantillons de plomb argentifère à l'ambassadeur russe en Chine, l'amiral Galavine. Celui-ci étant revenu à Moscou, l'empe-

reur commença par se déclarer propriétaire du district de Nertchinsk — qui appartient aujourd'hui encore au Cabinet impérial; — puis il envoya sur les lieux plusieurs équipes de fondeurs qui réussirent peu à peu, après des tentatives infructueuses, à installer une usine. Les débuts furent médiocres; en 1704, elle n'envoya à Moscou que 1 livre 24 zolotniks d'argent. Jusqu'en 1711, l'empereur Pierre ne reçut annuellement que 8 à 11 pouds du métal auquel il tenait tant. Il mourut sans savoir que ses nouvelles possessions renfermaient de prodigieuses quantités d'or.

L'Altaï est de nos jours la contrée de Russie qui produit la plus grande quantité d'argent métallique.

Les minerais de plomb argentifère se rencontrent en effet dans plusieurs régions de l'empire russe, indiquées dans le tableau suivant qui fait connaître en même temps les productions d'argent pur pour 1885 :

INDICATION DES GISEMENTS	PRODUCTION D'ARGENT CHIMIQUEMENT PUR	
	POUDS	LIVRES
Altaï (gouvernement de Tomsk)	525	23
Nertchinsk (gouvernement de Transbaïkalie)	52	13
Steppes kirghizes (gouvernement de Sémipalatinsk)	35	2
Alaghir (Caucase)	33	36
Pitkarandsk (gouvernement de Viborg)	30	20
TOTAL DE LA PRODUCTION	683	17

Voici maintenant les variations de la production d'argent dans un intervalle de dix années (en pouds) :

USINES	1876	1879	1880	1882	1885
District de l'Altaï	6[illegible]6	618	507	397	536
» Nertchinsk	41	50	50	50	52
» Steppes kirghizes	»	»	»	»	35
» Oural	»	»	29	7	»
» Caucase	26	28	31	35	34
» Finlande	»	»	»	»	30
TOTAUX PAR ANNÉE	683	696	617	489	687

Bornons ici ces statistiques desquelles il résulte assez que l'Altaï, riche en mines d'or, ne l'est pas moins en mines d'argent[1]. Avec le Caucase, avec l'Oural, il compte parmi les plus précieux joyaux de l'empire russe, et nous serions impardonnable de ne pas jeter ici sur cette terre d'avenir un coup d'œil d'ensemble. Certes elle mérite d'être dotée de chemins de fer.

*
* *

Parmi les routes transversales au trakt, que nous énumérions plus haut, celles qui conduisent dans les contrées les plus fertiles et le plus facilement accessibles à des entreprises industrielles et colonisatrices, paraissent indiquer dès maintenant les ramifications futures du Transsibérien.

[1] Voici toutefois la nomenclature des mines d'argent faisant partie de la Sibérie, avec des renseignements techniques sur chacune d'elles:

MINES EXPLOITÉES EN SIBÉRIE	OUVRIERS		QUANTITÉS DE MINERAI extraites en 1885 (POUDS)	OBSERVATIONS
	DANS LES MINES	AUXILIAIRES		
Altaï (Propriété du Cabinet).				
Salaïr	120	68	506.700	
Ziranovsk	665	240	603.000	
Zavodinsk			10.800	
Ridersk			5.360	
Sokolny	648	724	183.901	
Krukovsk			1.395	Année de recherches.
TOTAUX	1.433	1.032	1.311.156	
Transbaïkalie (Prop. du Cab.).				
Nertchinsk	73	»	83.416	
TOTAUX POUR LES MINES DU CABINET	1.506	1.032	1.394.572	
District de Sémipalatinsk				
Mines appart. à des particul.				
Tsarévo-Alexandrovsk	»	»	67.000	
Mines de Popoff	»	»	900	Année de recherches.
Goulmadovski	»	»	2.390	
TOTAUX POUR LES MINES PARTICULIÈRES	»	»	70.290	

Parmi ces routes, il faut citer en première ligne celle qui dessert le district minier de l'Altaï.

Les monts Altaï occupent le Sud du gouvernement de Tomsk entre les 40e et 52e degrés de latitude, le 99e et le 107e degré de longitude ; ils se prolongent très loin sur le territoire chinois. C'est même sur ce territoire que se trouvent les parties les plus considérables, les plus hautes, du pâté montagneux dont nous nous occupons. Mais il ne sera question ici que de l'Altaï russe.

Il présente une superficie de 2,500 milles carrés géographiques, trois fois la surface de la Suisse.

En longueur il mesure 90 milles géographiques ou 630 verstes.

En largeur, 60 milles géographiques ou 420 verstes.

Sa hauteur moyenne générale ne doit pas dépasser 4,000 à 4,500 pieds, bien que la hauteur de plusieurs pics atteigne 5,500 pieds ; le sommet le plus élevé, le Biéloukha, mesure 11,000 pieds d'altitude. Les plus hautes montagnes se trouvent dans la partie centrale et forment deux groupes imposants, nommés les monts Katoun et les monts Tchouiski.

Ce massif de l'Altaï, dont le nom semble venir du mot mongol *altyn* (or) (les Chinois le nomment *ghin-chan,* monts d'or) est entouré de trois côtés par de grandes vallées ; c'est seulement du côté de l'Est qu'il se joint directement aux monts Sayane avec lesquels il forme un seul système montagneux.

Au Nord, on peut considérer comme limite de l'Altaï le cours de la rivière Biia depuis le lac Téletz, et le cours de l'Ob jusqu'au confluent de la rivière Tcharich. En ce dernier point la chaîne n'a qu'une faible hauteur ; l'altitude de la ville de Barnaoul sur l'Ob est de 380 pieds.

Vers le Nord-Ouest, la limite de l'Altaï est formée par la rivière Tcharich, depuis sa source jusqu'à l'embouchure de la Loktievka ; par la rivière Aleï jusqu'à l'usine de Loktiev, et enfin par une ligne droite qui joindrait cette usine à la ville de Sémipalatinsk. Dans cette zone, les derniers contreforts de l'Altaï ont les hauteurs suivantes la steppe Platov, située entre les rivières Tcharich et Aleï, 850 pieds ; Sémipalatinsk, 750 pieds.

Au Sud-Ouest, la limite de l'Altaï est formée par le cours du Tcha-

rich entre Sémipalatinsk et le lac de Zaïsane (de l'autre côté de cette rivière, se trouvent les monts Kalbine, séparés de l'Altaï par le défilé de l'Irtych, entre Bouchtarma et Oust-Kamenogorsk).

La frontière Sud de l'Altaï est formée par une large vallée en terrasse par laquelle descend l'Irtych Noir ; l'altitude de cette terrasse est de 1,200 pieds.

Au Sud-Est l'Altaï se relie aux monts Sayane par de hautes montagnes couvertes de neiges et de glaces éternelles, qui sont situées entre les sources du Tchoulichmane et du Bouchtarma.

Enfin, à l'Est la vallée du Tchoulichmane, qui s'élargit et se termine par le beau lac Téletz, situé à l'altitude de 1,700 pieds, sépare l'Altaï d'une importante chaîne de montagnes connue sous le nom d'Alataou de Kouzniètsk. L'Alataou forme pour ainsi dire la suite de l'Altaï.

* * *

La chaîne de l'Altaï est rompue en plusieurs endroits par des vallées qui ont une direction générale Ouest-Nord-Ouest et Est-Nord-Est. Les vallées parallèles se dirigent presque directement de l'Est à l'Ouest et offrent des dimensions très considérables. La plus grande de ces vallées, celle de Bouchtarma, mesure 280 verstes de longueur; elle est trois fois plus longue que les plus célèbres vallées des Alpes.

Ces vallées parallèles sont coupées par de courtes vallées transversales, offrant en général une forte déclivité ; c'est là que prennent leurs sources les rivières qui coulent dans les vallées parallèles, par exemple le *Katoun ;* ces rivières coupent les chaînes en travers. Aux points où les vallées parallèles se rencontrent avec les vallées transversales se trouvent des défilés. Les chemins ou plutôt les pistes que suivent ces défilés ont été tracés par la population nomade, et souvent par le bétail ou les bêtes fauves ; ils sont difficiles, dangereux, longent souvent des précipices profonds, au bord de rochers à pic.

Outre le grand lac Téletz, le massif de l'Altaï renferme un grand nombre de petits lacs, situés à des altitudes qui vont jusqu'à 6,000 pieds.

La formation géologique de ce massif a beaucoup de ressemblance avec celle des chaînes de l'Asie centrale. Les parties dominantes, de formation cristalline, sont composées de granits ; mais vers l'Ouest, dans la région montagneuse, la mieux étudiée jusqu'à ce jour, on trouve fréquemment de grands ravins qui coupent perpendiculairement les granits ; tous ces ravins sont remplis par une formation diluvienne à travers laquelle percent des porphyres. On rencontre aussi des diorites à l'Ouest et au Sud de l'Altaï, mais pas en aussi grande quantité que dans l'Oural ; ils forment des bancs entre les granits et les formations diluviennes.

Tous les gisements métalliques se trouvent à la rencontre des granits, et surtout des diorites, avec les formations diluviennes, qui consistent principalement en calcaires gris et en schistes appartenant aux plus anciennes formations paléozoïques (silurienne, dévonienne et carbonifère). L'absence complète de formations plus nouvelles caractérise tout l'Altaï, qui, ainsi que le continent asiatique, a dû être soulevé bien avant l'époque de la formation permienne.

La formation géologique de l'Est et du Nord-Est de l'Altaï diffère un peu de celle de l'Ouest, car on y voit moins de granits et plus de schistes cristallisés, parmi lesquels se rencontrent différentes sortes de jaspes et d'agathes.

Le climat de l'Altaï est assez rigoureux ; il est caractérisé par un long hiver avec de fortes tourmentes de neige, et un été de courte durée, mais très chaud. La température moyenne de la ville de Barnaoul est dans le mois le plus froid, de — 16°,5, Réaumur, et dans le mois le plus chaud de 15°,5. Au Nord de l'Altaï, l'humidité accélère la végétation forestière qui forme des forêts très épaisses et presque impraticables à l'homme, forêts qui couvrent toutes les montagnes. En revanche le climat est très sec au Sud du massif et les rosées, très abondantes au Nord, y sont fort rares. Les neiges éternelles descendent au Sud à 8,000 pieds, au Nord à 7,000 pieds d'altitude.

La flore de l'Altaï est très variée ; elle renferme non seulement presque toutes les plantes de l'Europe, mais aussi d'autres plantes

qui croissent uniquement dans les steppes et sur les montagnes.

Quant aux forêts, elles se composent principalement de pins, sapins, bouleaux et cèdres (*Abies siberica*, *Picea obovata*, *Pinus cembra*, *Larix siberica*, *Betula alba*). La végétation disparaît à la hauteur de 6 à 7,000 pieds. Dans certaines vallées abritées des vents du Nord, la culture du blé réussit dans des endroits situés à 3,400 pieds ; dans la vallée de Bouchtarma qui est ouverte au vent du Sud-Est, cette culture est encore possible à 4,200 pieds.

La faune de l'Altaï est aussi très riche. Au Nord on rencontre, en grand nombre, plusieurs espèces de cerfs, à commencer par le cerf polaire, tandis qu'au Sud on voit le chameau et de grands tigres qui ravagent le bétail de la population nomade. Dans les montagnes se trouvent en abondance l'ours noir et l'ours brun, le loup, le lynx, le renard, l'écureuil, la zibeline, etc. La chasse à ces animaux, ainsi que la pêche dans les rivières et les lacs, sont l'unique source de revenu pour la majeure partie de la population indigène.

Au Sud de l'Altaï vivent un assez grand nombre de cerfs d'une famille particulière, nommés *maral*. Ce cerf, de grande taille, change de cornes tous les ans. Au printemps, les cornes croissantes de cet animal sont tout à fait molles, et contiennent une matière ressemblant au sang, très recherchée par les Chinois qui l'emploient comme remède excitant (*confortativum*). Aussi ne se contente-t-on pas de chasser le maral au printemps ; on est parvenu à le domestiquer et les habitants du district de Biisk en possèdent de grands troupeaux. Après chaque hiver, ils coupent à leur racine les cornes molles des mâles, ferment la section avec de la cire fondue et les vendent en Chine. L'opération ne nuit en rien, dit-on, à la santé du cerf; d'autre part ce genre de commerce est très lucratif, car une paire de pareilles cornes est payée de 150 à 400 roubles, suivant leur grandeur qui augmente avec l'âge de l'animal.

* * *

D'après les dernières données officielles, la population russe de l'Altaï est d'environ 120,000 habitants des deux sexes; mais ce

chiffre paraît très douteux et doit être beaucoup plus considérable, eu égard à l'arrivée constante d'émigrants de la Russie d'Europe. La plus grande partie de la population russe était autrefois en servage et travaillait aux mines ou usines de la Couronne ; aujourd'hui les habitants anciennement installés dans le pays résident encore auprès des mines et usines qui restent en activité, et en même temps ils s'occupent d'agriculture autant que le permet la rigueur du climat. Les nouveaux arrivants sont presque tous des agriculteurs, mais ils s'établissent dans les vallées fertiles du Sud, du Sud-Est et du Sud-Ouest.

La population indigène, au nombre supposé de 30,000 individus, se compose de plusieurs tribus de Kalmouks et de Kirghizes qui habitent le Sud de l'Altaï. Une partie de cette population, assujettie à la Russie, erre aux confins de la Sibérie, dans les vallées arrosées par les rivières Katoun et Tcharich ; une autre partie passe l'été sur le territoire russe et, à l'arrivée de l'hiver, s'en va en Mongolie. Ces dernières tribus payent impôt aux deux empires, sans être positivement assujetties ni à l'un ni à l'autre. Toutes les tribus indigènes habitant l'Altaï sont dispensées du service militaire et obéissent à des chefs élus par elles-mêmes, de sorte que le rôle de la police russe dans leur administration est à peu près nominal.

Plus heureux que les Bachkirs, les Télinghits, les Ostiaks, grâce à l'éloignement qui les a préservés jusqu'à ce jour du débordement slave et leur a conservé ainsi la jouissance d'immenses territoires, les Kalmouks et Kirghizes de l'Altaï et du gouvernement général des Steppes (provinces d'Akmolinsk et de Sémipalatinsk) mènent pour la plupart une vie nomade et s'occupent presque exclusivement de l'élevage du bétail, surtout des chevaux et des moutons. De nombreux troupeaux, composés principalement de ces deux espèces d'animaux, constituent tout leur avoir et suffisent à la majeure partie de leurs besoins. La fortune d'un Kalmouk ou d'un Kirghize se chiffre par le nombre de bêtes qu'il possède ; il n'est pas rare d'en rencontrer qui comptent leurs chevaux par milliers et leurs moutons par dizaines de mille. Kalmouks et Kirghizes mangent la chair de ces animaux, font de leurs peaux des vêtements chauds et des chaussures, confectionnent avec la laine de mouton plusieurs sortes d'étoffes et de

tapis pour recouvrir et meubler les tentes, préparent avec le lait des juments, aigri et fermenté, une boisson très saine et très nourrissante appelée *koumys*. Cette boisson un peu mousseuse, légèrement capiteuse, d'un goût assez agréable, est surtout recommandée aux personnes scrofuleuses, lymphatiques ou faibles de poitrine. Dans le Sud de la Russie d'Europe, il existe des établissements thermaux où ce breuvage est fabriqué en grand ; de nombreux malades y viennent en été faire une cure de koumys. En Sibérie, faute d'installations spéciales, on rencontre plus de difficultés pour suivre un pareil traitement ; il faut demeurer parmi les indigènes et subir, non seulement la privation de tout confort, mais même le continuel contact d'hôtes qui se distinguent par une malpropreté incroyable.

Les tentes kirghizes, ainsi que leurs habitants, pullulent de vermine ; s'ils font chaque jour les ablutions prescrites par le Coran, ces mauvais musulmans les réduisent à quelques gouttes d'eau versées sur le bout de leurs doigts, et c'est avec ces doigts qu'ils mangent, sans employer ni couteaux ni fourchettes, pas même des cuillères. Ils se servent toujours, pour manger et pour boire, de la même petite écuelle en bois, qui n'est jamais lavée que par la langue des convives. Révolté par la saleté de cette écuelle, si vous demandez qu'on la nettoie, votre hôtesse ne comprendra pas d'abord cette demande insolite et ouvrira de grands yeux étonnés ; puis à force de gestes, si vous vous faites entendre, elle crachera dans son bol, l'essuiera du bas de sa jupe — vierge aussi de tout lavage — et vous le tendra gracieusement.

Avec le lait de jument, qui contient une assez forte dose de sucre, les nomades fabriquent aussi une espèce d'eau-de-vie contenant seulement 20 pour 100 d'alcool, fort mauvaise au goût — elle n'est pas distillée — mais dont ils boivent des quantités énormes, surtout les jours de fête. Ces jours-là, dans toutes les tribus, sans exception d'âge ni de sexe, tout le monde s'enivre de parti pris. L'ivrognerie est un des vices particuliers aux nomades, et en hiver, quand le lait des juments leur manque, ils ont recours à l'eau-de-vie russe.

Les hommes mènent une vie complètement oisive et passent leur temps à manger, boire et fumer, tandis que tous les travaux domestiques sont à la charge des femmes. Celles-ci préparent la nourriture

et les boissons, traient les juments, confectionnent des vêtements pour toute la famille, font des tapis pour les tentes, ont soin des troupeaux, montent à cheval tout aussi bien que les hommes et à leur manière. Les tapis fabriqués par elles sont très jolis et assez chers ; les broderies qu'elles savent faire avec des fils d'or et d'argent sont très fines et de haute valeur. Les femmes et les jeunes filles attachent au bout de leurs tresses des pièces de monnaie d'argent et d'or, percées de petits trous dans lesquels s'engagent les cheveux. On évalue d'un coup d'œil la fortune d'une famille au nombre et à la valeur de ces ornements bizarres, qui pèsent souvent jusqu'à 2 livres et représentent plusieurs centaines de roubles.

Kalmouks et Kirghizes ne font pas d'autre usage de la monnaie. Pour payer leurs impôts, qui sont peu considérables, les chefs élus des tribus reçoivent de chaque famille des chevaux et des moutons qu'ils vont vendre dans la ville la plus proche ; puis ils versent le produit de la vente dans la caisse du gouvernement. Pour se procurer les produits qui leur sont nécessaires, tels que le riz, le tabac, la farine, certaines sortes d'étoffes et l'eau-de-vie, ils font un commerce d'échange avec des marchands ambulants.

Ils se distinguent par leur hospitalité et leur honnêteté. Un voyageur peut être assuré de trouver sous chaque tente un accueil bienveillant ; sa personne, ses bagages y sont en parfaite sûreté. Toutefois, malgré les mœurs patriarcales de ces tribus, les femmes et les filles y tiennent une conduite légère, sans que leurs maris ou leurs pères y voient le moindre inconvénient. Elles n'ont même aucun sentiment de pudeur féminine. En été tout le monde se baigne ensemble, et la présence des étrangers n'y fait rien. En arrivant dans un camp de nomades, on peut voir aussi à la porte des kibitkas des femmes complètement nues, occupées à raccommoder leurs chemises ou à les nettoyer de la vermine. Elles regardent très attentivement les voyageurs, leur parlent s'ils ont le moyen de se faire comprendre, et tout cela sans paraître s'apercevoir de l'absence complète de leurs costumes.

La plupart des Kirghizes et des Kalmouks appartiennent à la religion mahométane, mais parmi ceux qui demeurent près de la frontière chinoise ou qui la dépassent souvent pour changer de pâturages,

il y a aussi des bouddhistes et des lamaïstes ; les missionnaires russes, établis dans l'Altaï, ont peu d'influence sur ces nomades.

Dans ces derniers temps on a remarqué un assez grand changement dans leur caractère : ils sont devenus méfiants envers les Russes auxquels ils ont affaire et leur probité n'est plus irréprochable comme autrefois. Ce changement semble résulter de l'exploitation dont ils ont été victimes de la part des marchands qui ont noué les premières relations avec eux. Ces petits mercantis, sortis de la basse classe, sans la moindre instruction, sont absolument dénués de tout autre sentiment que la cupidité et l'envie de s'emparer du bien d'autrui ; pour s'enrichir, ils ne reculent devant aucun moyen, et malheureusement ce sont presque les seuls civilisateurs de ces tribus primitives. Dans leurs transactions commerciales, ils ont dès le principe abusé de l'ignorance et de la naïveté des nomades ; ces derniers devenant aujourd'hui plus clairvoyants, ils ont recours à l'eau-de-vie pour les mieux duper. Les employés subalternes de l'Administration ne répriment pas toujours les abus dont ils sont témoins ; trop souvent même ils donnent le mauvais exemple. Ainsi s'est implanté le germe de la démoralisation parmi de nombreuses tribus dont le travail et les progrès eussent grandement contribué à la prospérité de la Sibérie méridionale [1].

*
* *

Un sympathique écrivain russe, M. Yadrinzeff, a visité les montagnes « austères » que fréquentent quelques-unes de ces tribus, l'Altaï, « Suisse boréale, à l'aspect sauvage et rébarbatif, aux sombres forêts d'aspect lugubre » ; seul, « loin du monde et de son bruit, » il chevauchait lentement par d'étroits sentiers, frayés par les pieds des chevaux, qui suivent les pentes escarpées de la grande chaîne du Katoun et lui semblaient des chemins de fourmis. Il admirait le panorama grandiose des lacs Talméniévo, Téletz, célébrés par le géologue Helmersen dès 1834 ; il rêvait au temps où ces lacs à peine connus, plus beaux que ceux de la Suisse européenne, attireraient aussi des bandes de touristes joyeux...

[1] Stanislavski, *Notes manuscrites*.

Ici je détache quelques lignes du manuscrit que l'auteur m'a remis à Irkoutsk :

« Je me souviens d'une matinée humide par laquelle fatigué et brisé, j'étais couché sur un tapis de feutre, près d'un feu qui s'éteignait ; le samovar avait été enlevé. Ces montagnes m'écrasaient, le silence de ce désert et mon isolement me donnaient du noir et je cherchais à me distraire. Mon guide se tenait accroupi devant moi ; c'était un misérable Kirghize, timide, à la tête difforme, pourvue d'oreilles très écartées, aux petits yeux étroits exprimant la soumission ; il se nommait Djolboguoï.

« — Djolboguoï, lui dis-je en riant, je suis triste, égaie-moi ! Chante-moi une chanson, raconte-moi combien de femmes tu as eues, combien de chevaux tu as mangés ? »

« Djolboguoï me regarda tristement avec ses petits yeux :

« — Bon monsieur, me dit-il après un court silence, tu es un grand homme puissant, et moi je ne suis qu'un pauvre petit Kirghize ; si tu plaisantes, je devrai pleurer ; ton chemin va d'un côté et le mien d'un autre ; tu partiras pour les grandes villes et Djolboguoï restera ici. Quand tu seras loin de moi, de qui te moqueras-tu ? »

« Cette triste et poétique réplique me rendit encore plus mélancolique. Je me représentais ces solitudes et leur influence écrasante sur l'homme. Je revis en imagination ces montagnes que j'avais traversées, ces pauvres huttes, ces tentes de nomades, dressées au pied des monts, et je pensai à la vie craintive et rapetissée que mène l'homme dans ces parages... et Djolboguoï m'inspira une profonde pitié. Pauvre malheureux petit être, jamais je ne me moquerai de toi ! Je connais trop bien le cœur tendre et fidèle que tu as gardé au fond de ta poitrine, mon brave guide. Mais, mon pauvre Kirghize, tu n'as pas compris et ne comprendras jamais le sentiment qui m'attire loin de ton beau désert. Celui qui a éprouvé une fois la sensation de la vie dans toute sa plénitude, celui qui a connu le monde civilisé, le grand univers humain avec ses émotions, son bonheur et son poison, ses rêves, son idéal et ses déceptions, celui-là quoique brisé, sera toujours attiré par ses charmes enchanteurs, et le désert ne lui suffira plus... J'arrivai jadis dans ce désert, cherchant le repos,

comme un homme qui souffre profondément et qui ne peut se vaincre, s'en va sur les bords d'un fleuve solitaire et reste là longtemps, la tête baissée, le regard fixé sur les pierres, l'oreille tendue au bruit des vagues. Son âme se pacifie, se tranquillise... mais une fois soulagé, guéri, il relève la tête et alors il a de nouveau soif de vie, il ressent un besoin intense de revenir au monde qui l'a empoisonné et fait souffrir ! »

A quelque temps de là, M. Yadrinzeff, « cherchant continuellement quelque chose d'indéfini, poursuivant un idéal inconnu, mécontent du morne désert de sa patrie », se transporte au centre de la vie humaine, en Europe occidentale ; et les merveilles de la civilisation le fascinent, l'éblouissent.

« Cependant, dit-il, au milieu de cette société nombreuse et brillante, je me sentis étranger, isolé ; il me sembla que par mes pensées et mon for intérieur je restais incompris, comme je l'avais été jadis par Djolboguoï. Et lorsque l'image effacée du pauvre allogène reparut devant mes yeux, je me sentis une espèce de parenté avec lui, et non seulement avec lui, mais aussi avec tout l'entourage bien connu de son désert. Je sentis qu'il existait un lien d'amitié qui nous unissait secrètement jadis et dont je ne m'étais pas rendu compte jusque-là. Cependant, en le quittant je connaissais déjà son âme et la tendresse dont son cœur était capable. Je me souvenais des soins qu'il m'avait prodigués, à moi étranger, d'une religion autre que la sienne ; je me rappelais comme il m'avait sauvegardé d'une folle entreprise d'enfant dans les montagnes ; usant de diplomatie, supportant mon courroux avec une patience héroïque, faisant mine de s'égarer pour m'empêcher de franchir les crêtes dans les endroits dangereux, employant la ruse pour m'amener dans la belle vallée de l'Ouïmane d'où partait une bonne route qui devait m'amener dans nos grandes villes.

« Je n'oublierai point tes services, mon bon guide ; mais à l'heure qu'il est, pendant que je jouis de la vie au cœur de la civilisation, que fais-tu là-bas, dans ton désert, mon pauvre petit Kirghize ? »

*
* *

On ne saurait mieux rendre l'impression de tristesse que grave dan

l'esprit la vue de ces êtres humains, doux et inoffensifs, derniers représentants de races autrefois nombreuses, pleines de sève, mais désormais condamnées à s'éteindre dans la misère et l'avilissement.

Si elles prennent — comme plusieurs ingénieurs y comptent — une certaine part à l'exécution du Transsibérien, il est bien peu probable qu'elles retirent aucun bénéfice, matériel ou moral, de cette grande œuvre destinée à ouvrir de nouveaux débouchés à la jeune race russe. Entre les restes du passé et les pionniers de l'avenir, il ne se produira même pas ces chocs intermittents qui accompagnent, aux États-Unis, la disparition des Peaux-Rouges : en Sibérie, l'arbre est pourri et tombera de lui-même sous le poids des ans, sans que les nouveaux venus soient contraints d'y porter la hache.

CHAPITRE XI

LE FER EN SIBÉRIE

Dans tous les Etats bien constitués, le fer joue le premier rôle parmi les produits métalliques. L'extraction des métaux précieux n'a une grande importance économique, qu'autant qu'elle est faite en règle, et non livrée au hasard. L'histoire en offre plusieurs exemples. Lorsque les Espagnols eurent dépouillé les caciques de l'Amérique nouvellement découverte, lorsqu'ils eurent emporté une quantité incalculable d'or et de pierres précieuses, tous ces trésors qui leur étaient échus en partage par un jeu de la fortune ne leur profitèrent pas. Les Espagnols s'efféminèrent, cessèrent de s'occuper de leur économie domestique, et tout le pays déchut matériellement et moralement; il n'a pu s'en relever encore à l'heure présente.

Lorsqu'on eut découvert en Californie les sables d'or les plus riches du monde entier, cette contrée fut d'abord en proie à une complète anarchie; il est vrai qu'on pouvait y devenir millionnaire en moins de rien, mais en revanche, l'assassinat, le pillage, le jeu, l'ivrognerie, en un mot toutes les mauvaises passions humaines y avaient le champ libre ; et l'anarchie ne cessa que le jour où, ces richesses d'un moment s'étant épuisées, l'exploitation de l'or prit des formes rigoureusement arrêtées et déterminées.

Lorsque l'Allemagne reçut, après la guerre de 1870, une indemnité de 5 milliards, cette somme considérable ne lui profita pas : au bout de dix à douze ans, la force productrice de ses fabriques et de ses usines, qui avait pris une extension anormale et artificielle, dut être

arrêtée ; l'agiotage à outrance cessa et la réaction fut suivie d'une crise commerciale et financière.

Tous ces exemples prouvent suffisamment que, non seulement une richesse inattendue et trop facilement acquise n'apporte aucun profit à un Etat, mais au contraire ne tarde pas à lui être nuisible. C'est seulement lorsque la vie se développe régulièrement à l'intérieur d'un pays, que ses forces augmentent et que sa position devient solide et indépendante.

En Sibérie, l'exploitation effrénée des riches placers a eu des conséquences funestes, en particulier celle de nuire au développement de l'industrie du fer. Dans ce grand pays qui renferme une quantité de minerais de fer magnifiques, il n'existe que quatre petites usines sidérurgiques, dont deux appartiennent à la Couronne, et les deux autres à des particuliers ; celles-ci seulement vendent leurs produits au public. Mais leur force productive est si bornée qu'à peine se remarque-t-elle à quelque distance. On admet que, sur le total du fer fondu en Sibérie, le tiers seulement passe aux mains de la population ; or d'après les dernières statistiques, cette population s'élève à 4 millions d'habitants, et l'on fabrique, année moyenne, pour 824,347 roubles de fer, — quantité dont les habitants consomment environ le tiers, soit 300,000 roubles ; cela fait par tête une dépense de 7 kopeks, soit 25 *centimes* tout au plus. On peut donc se convaincre que la consommation de fer local de chaque habitant se compte par grammes, et non par livres, comme dans les Etats civilisés, de sorte que si la Sibérie devait se contenter d'un si faible approvisionnement, il lui faudrait retourner à l'âge du bronze, si ce n'est à celui de la pierre. Notons en passant que la fabrication annuelle de l'alcool de grains (*vodka*) s'élève, non à 800,000 roubles, mais à 7 millions de roubles (prix des distilleries).

La Sibérie, cela va sans dire, n'est pas revenue à l'âge du bronze, mais elle fait venir à grands frais, de l'Oural, de la Russie occidentale et même de l'étranger le fer qui lui manque et les objets fabriqués avec ce métal. Car l'Oural, s'il produit beaucoup, produit assez chèrement et soutient à peine la concurrence, sur le marché de Nijni-Novgorod, avec les produits venus des provinces occidentales. Les marchands sibériens qui vont à la foire de Nijni achètent au meilleur

marché possible, et suivant que les échéances de paiement leur sont plus commodes. Cette dernière considération les décide souvent à accorder la préférence à des usines plus lointaines, mais plus riches que celles de l'Oural, et n'exigeant pas un paiement immédiat ou peu éloigné. On peut s'étonner du reste, que les commandes ne soient pas toujours faites directement aux usines ouraliennes ; il semble contraire au bon sens de les laisser expédier à Nijni leurs produits, pour subir ainsi les frais d'un inutile voyage de 1,000 verstes et d'un retour également superflu; mais c'est le consommateur sibérien qui paie, en définitive, cette fausse manœuvre; quant au marchand, il a intérêt à n'acheter que ce qu'il a sous les yeux, dans cette foire célèbre où toutes les offres se présentent à lui simultanément [1].

Il n'existe en Sibérie que quatre usines de fer; deux appartiennent au Cabinet de l'Empereur, celles de *Gourievsk* (dans le district de l'Altaï) et de *Pétrovsk* (dans le district de Nertchinsk); les deux autres sont des propriétés particulières : celle d'*Abakansk* est située dans le district de Minoussinsk, celle de *Nikolaievsk* dans le gouvernement d'Irkoutsk.

Ces deux dernières usines marchent sur un pied fort modeste; celle de Pétrovsk a une production extrêmement restreinte; celle de Gourievsk vient d'être fermée.

Voici du reste des indications plus précises sur l'importance de ces quatre établissements métallurgiques (pour l'année 1885) :

[1] Stanislavski, *Notes manuscrites.*

	GOURIEVSK	PÉTROVSK	ABAKANSK	NIKOLAIEVSK
Étendue totale des terrains concédés (en déciatines)	57.970 D	101.128 D.	117.837	46.876
Étendue de forêts (en déciat.)	?	94.614	117.525	?
Nombre de hauts fourneaux (à air froid)	1	2	1	2
Nombre des ouvriers occupés dans l'usine	299	207	206	500
Nombre des ouvriers pour les transports et travaux accessoires	612	122	334	200
Nombre de journées de travail dans l'année entière	213	?	122	334
Nombre de mines exploitables	1	1	2	4
Poids de minerai extrait en poud	196.177	179.275	123.315	372.023
Totaux des minerais employés	178.637	77.617	123.315	372.023
Production				
1° Fonte au bois (en pouds)	102.285	34.692	73.297	213.913
2° Fer :				
Fer marchand	54.318	9.062	60.580	68.498
Grosses tôles	»	1.089	4.577	3.924
Tôles fines	»	»	491	6.212
TOTAL	54.318	10.151	65.648	87.284
3° Acier cémenté (en pouds)	»	252	»	2.337

Les prix marqués (à l'usine) des fers laminés sont les suivants :

Gourievsk	1 rouble	50	par poud (16 kil. 200)
Pétrovsk	3 roubles		»
Abakansk	1	40	»
Nikolaievsk	2	40	»

Quant aux transports, ils atteignent un coût si élevé que le prix moyen du fer dans la capitale de la Sibérie orientale est d'environ 3 roubles le poud, c'est-à-dire 70 *centimes le kilogramme !*

Dans des conditions pareilles, il n'est pas étonnant que les fers de l'Oural, malgré l'énormité de la distance (plus de 4,000 verstes) puissent faire une concurrence sérieuse — victorieuse même — à ceux du pays.

Cette situation se modifiera-t-elle dans l'avenir? Evidemment oui. Mais dans quel avenir? Il serait plus difficile de répondre. Cependant

la question a une grosse importance au point de vue du chemin de fer projeté à travers la Sibérie.

En effet, il est une remarque qu'inspire la grandeur même de l'œuvre:

Si la section de Kolyvane à Irkoutsk, plus rapprochée de l'Europe et desservant une région relativement peuplée, offre déjà tant de difficultés sous le rapport des transports et de la main-d'œuvre, que sera-ce pour les parties du Transsibérien qui traverseront les déserts de Transbaïkalie et suivront les rives inhabitées de l'Amour ?

Il ne faut pas se faire d'illusions : ce sont là des causes de retard et de dépense plus sérieuses que les obstacles tenant au terrain.

Pour les atténuer, du moins en ce qui concerne les fournitures métalliques, on avait songé dans le principe (il y a déjà une quinzaine d'années) à fabriquer en Sibérie même les rails et une partie du matériel roulant; on admettait que les locomotives devraient venir, dans tous les cas, de la Russie d'Europe, à cause de l'outillage compliqué qu'exige leur fabrication.

Cette idée d'installer sur le tracé du futur railway des usines de fer et d'acier était toute naturelle, étant donnée la présence de riches minerais de fer en maints endroits de la Sibérie méridionale, étant donnés aussi les prix de revient fabuleux qu'atteindront les transports des produits de l'Oural: à Strétensk, 280 francs la tonne; à Khabarovka, 300 francs la tonne.

Ces prix de revient sont si élevés qu'à partir de Strétensk, et tout au moins de Blagoviéchtchensk, il y aurait avantage à s'approvisionner par mer, soit en Amérique, soit même en Europe. Déjà cette dernière ville marque une démarcation pour l'origine de la subsistance des habitants : à l'amont (en remontant l'Amour), les vivres viennent de Transbaïkalie et d'Irkoutsk; à l'aval, ils arrivent par mer, de Chine ou d'Odessa. Des chargements du Havre et de Hambourg ont été expédiés directement pour le compte des Sociétés minières de la Bouréia et de la Zéia; en cinquante jours les navires sont arrivés à Nikolaïevsk, où s'est fait un transbordement sur des steamers adaptés à la navigation fluviale.

Mais à coup sûr s'il était possible d'utiliser les mines de fer sibériennes, on réaliserait d'immenses économies.

Le peut-on faire ? Je crois qu'on doit répondre affirmativement, sans crainte de se tromper. Il existe dans le gouvernement d'Irkoutsk, non seulement des minerais de fer, mais aussi des gisements importants de combustible minéral. Rien ne paraît s'opposer à l'établissement de hauts-fourneaux situés à proximité des uns et des autres. Cependant, il faut noter que la construction complète d'une usine appropriée à la fabrication des rails d'acier exigerait quatre ans au moins ; elle ne fournirait donc qu'une partie du matériel destiné à la deuxième section du Transsibérien. Au contraire, la fourniture des deux sections suivantes — au moins jusqu'à Blagoviéchtchensk — ne saurait lui être disputée.

Ce en quoi on s'était trompé en émettant cette idée de fabrication locale de toutes les pièces métalliques, c'est en supposant que les usines actuelles pourraient suffire, à l'aide de quelques transformations. Nous allons visiter l'une d'elles, et la plus importante, Nikolaievsk; nous verrons de près ce qu'elle vaut et nous acquerrons la certitude que, s'il faut racheter ses concessions, de nouvelles installations seront à créer de toutes pièces en d'autres emplacements.

CHAPITRE XII

VOYAGE AUX RAPIDES DE L'ANGARA

Pour atteindre *Nikolaievski-Zavod* pendant la belle saison, nous commencerons par faire une assez longue navigation sur un beau fleuve, puis nous nous enfoncerons dans la forêt vierge. Chemin faisant se présenteront à nous des *rapides* curieux à voir, mais bien gênants aussi pour le développement de la colonisation sibérienne. Déjà vous connaissez les charmes d'un voyage en tarantass, sur la grande route de Tomsk à Irkoutsk; si jamais quelque ami « sibiriak » vous convie à l'une de ces grandes chasses d'automne où les chevreuils sont abattus par centaines, ce récit de voyage vous engagera sans doute à ne pas lui faire faux-bon. La relation qui va suivre vous donnera l'avant-goût des péripéties qui vous attendent, dès que vous aurez quitté la route magistrale de la Sibérie, pour chercher aventure dans les petits chemins de traverse.

La Sibérie est le pays des grandes rivières. Au nombre de celles-ci, mais sans posséder toutefois l'universelle réputation de fleuves plus remarquables par l'étendue de leur cours, figure l'Angara, autrement dite Toungouska supérieure, tributaire de l'Yénisséi, émissaire unique du plus grand lac de l'Asie, le Baïkal. Telle est, en effet, la caractéristique de cette rivière dont le développement ne mesure pas plus de 2,000 kilomètres — chiffre modeste pour un cours d'eau sibérien : elle n'a pas de sources, au sens ordinaire du mot ; son lit, large, profond et à pente rapide, laisse écouler le trop-plein d'une vraie mer intérieure dont la superficie atteint 35,000 kilo-

mètres carrés et la profondeur 1,300 mètres; au sortir de cette mer d'eau douce, à l'emplacement même de la brèche qu'un tremblement de terre a ouverte dans sa ceinture de montagnes, l'Angara présente une largeur de 1 kilomètre et demi à 2 kilomètres, et son débit par seconde, à peu près constant aux différentes époques de l'année, dépasse 2,500 mètres cubes.

Un aussi beau canal naturel, arrosant les plaines fertiles du gouvernement d'Irkoutsk, puis remontant jusqu'au 58° parallèle pour s'embrancher à la puissante artère de navigation qui forme la limite naturelle de la Sibérie orientale et de la Sibérie occidentale, ce canal offrirait une importance de premier ordre au point de vue économique, s'il était partout navigable. Il n'en est pas ainsi, malheureusement. A 650 ou 700 verstes environ des rivages du Baïkal, un peu après le confluent d'une autre belle rivière qui s'appelle l'Oka, commence une série de rapides absolument infranchissables pour les plus petites chaloupes à vapeur; leur suppression s'impose si l'on veut mettre à profit la voie fluviale que la nature a négligé d'achever, et c'est assez dire que le gouvernement russe se préoccupe de cette suppression.

Au mois de juillet 1888, une mission d'ingénieurs des voies et communications étudiait sur place les moyens d'assurer la navigabilité de l'Angara, pendant que j'étais moi-même à Irkoutsk, me disposant à passer en Transbaïkalie, à gagner les provinces de l'Amour, puis le Japon. Je me laissai facilement persuader qu'une visite de ces fameux rapides, ou *paroghi*, celui du Padoun surtout, présentait un certain intérêt, qu'aucun Français ne les avait contemplés en ce siècle, et qu'au retour il me serait possible de suivre par la vallée de l'Oka, un itinéraire fortuitement laissé de côté par les plus célèbres explorateurs.

Le 5 août, je pris donc place à bord d'un joli bateau à vapeur, le *Spéranski*, en compagnie du gouverneur général, comte Alexis Ignatieff, de sa famille et d'une suite assez nombreuse. Mon tarantass fut installé sur une barge à laquelle le *Spéranski* donnait la remorque; j'avais aussi, à titre de *popoutchik*, c'est-à-dire guide ou compagnon de route, un excellent photographe, Polonais de nom et condamné comme tel pour avoir pris part à la dernière insurrection

de Pologne, mais Parisien de naissance et même ancien marin de la flotte française, M. Bogdanovitch.

Il y a quelques années seulement que la navigation à vapeur fonctionne sur l'Angara, entre le lac Baïkal, Irkoutsk, un certain village nommé *Bratski-Ostrog*, où nous débarquerons dans trois jours, et une certaine usine, du nom de *Nikolaievsk*, située à quelques verstes plus loin. La distance entre les points extrêmes n'a pas été exactement mesurée ; elle approche de 700 kilomètres. Jusqu'à présent le service de cette navigation n'est assuré que par un seul paquebot, celui qui nous transporte; il effectue pendant six mois consécutifs (mai-octobre) un va-et-vient subordonné surtout aux besoins de l'usine et partant assez irrégulier; mais ce progrès mérite d'autant plus de louanges qu'il est dû à la seule initiative d'un particulier, le capitaine qui nous conduit, Polonais aussi et ancien déporté : non seulement il a mis toutes ses ressources à la construction de son bateau, mais il a dû aussi relever lui-même le lit du fleuve, reconnaître la route à l'aide de sondages, en un mot, faire la carte qui lui permet — sauf dans les nuits tout à fait noires — de s'y reconnaître au milieu du dédale de courbes, d'îlots et de bancs de sable qui embarrassent en maints endroits le cours des eaux.

Que vous dirai-je de cette traversée? Je me faisais une fête de suivre le comte Ignatieff à chacune des escales : *Oussolié*, d'abord, à 70 verstes d'Irkoutsk, siège d'importantes fabriques de sel; *Balagansk*, à 200 verstes, chef-lieu de district assez misérable; *Konovalova*, tête d'un nouveau chemin carrossable qui va rejoindre la grande route postale de Tomsk à Strétensk ; et un peu plus loin, le village d'*Oust-Ouda* (300 verstes d'Irkoutsk) qui marque à peu près le milieu du voyage. Mais hélas! une indispositiou me cloîtra dans ma cabine jusqu'à l'après-midi du surlendemain.

Le 7 août seulement, il me fut possible de m'asseoir à la table du gouverneur général ; les rives du fleuve, boisées et cultivées, avaient cessé d'être plates et basses; ce retour du pittoresque, inconnu depuis le Baïkal, signalait l'approche de Bratski-Ostrog où nous arrivâmes ce soir-là, par une nuit froide et sombre. En l'absence de phare, un grand feu de bois allumé sur la rive permit à notre excellent capitaine de distinguer le point d'atterrissement. Le bateau

devait continuer sa route au petit jour, avec Son Excellence, pour la dernière station, *Dolonova*, qui sert de port à Nikolaievski-zavod. Je descendis à terre avec M. Bogdanovitch ; nos bagages emplirent deux *téliagas*, c'est-à-dire deux carrioles de paysans ; pour les mieux surveiller nous nous assîmes dessus. Le feu de bois jetait d'étranges clartés sur les moujiks à grande barbe inculte qui allaient et venaient. Nous avions à parcourir un petit kilomètre dans l'obscurité complète avant d'atteindre le bourg. « Tenez votre révolver en main, dit mon guide ; ce sera plus sûr. »

A une heure et demie du matin, nous frappions à la porte du *zazedatel*, chef de la police du canton ; ce fonctionnaire était absent et accompagnait le gouverneur ; mais une vieille femme finit par se montrer, puis nous confia à un garçonnet qui nous conduisit de ruelle en ruelle; un falot à la main, jusqu'à la *zemskaïa dom*, la maison des voyageurs munis de passeports officiels. Là il fallut réveiller une autre bonne femme, à la voix comme à la tournure si singulièrement masculine que je la pris d'abord pour un homme ; elle nous introduisit dans un petit entresol de trois pièces lilliputiennes, mais si mignonnes dans leur petitesse, si coquettes avec leurs minuscules fenêtres garnies de pots de fleurs, si vraiment sibériennes avec le poêle gigantesque placé au centre de l'appartement, que je ne puis penser sans regret, même aujourd'hui, à ce nid hospitalier où je dormis si bien, trois nuits de suite, étendu sur une couverture. Les lits manquaient, en effet, mais ce n'était pas un mal, les punaises ne permettant que rarement ce luxe inutile.

8 août.

Après sept heures d'un sommeil que les habitants du plancher fissuré et vermoulu — des araignées — eurent la bonne grâce de ne pas interrompre, notre première pensée fut de mander l'écrivain du village; le chef des ingénieurs qui étudiaient les rapides avait suivi aussi le gouverneur à Nikolaievsk. Ce fut ce brave homme d'écrivain qui nous procura une *troïka*. Notre intention, pour cette journée, était d'aller tout droit, à travers bois, jusqu'au troisième rapide, le plus remarquable, celui de Padoun. On compte officielle-

ment 30 verstes, de Bratski à ce *parogh*. En réalité, nous dit le rusé Sibérien qui nous prêtait pour 5 roubles sa charrette sans ressorts, la distance est de 35 verstes. Dans tous les cas, le chemin est tellement étroit, mauvais, tellement *vicinal*, qu'un tarantass n'en sortirait jamais. A tout prix il faut une carriole légère.

Nous descendîmes la rive gauche de l'Angara sur un parcours de 3 à 4 verstes. Le fleuve, large d'une verste et demie, coule dans une belle vallée encadrée de collines boisées qui la dominent de 2 à 300 mètres ; celles de la rive droite renferment des minerais de fer. A leur pied s'étendent de riches cultures, des blés et des seigles superbes. Puis notre chemin vicinal s'éloigne de ce ravissant panorama, grimpe sur les hauteurs d'où l'on jouit d'un dernier point de vue vraiment féerique, et enfin s'enfonce dans la forêt, une vraie forêt vierge où les clartés du jour ressemblent fort aux ombres de la nuit. Nous en sortons bientôt pour pénétrer sur un autre territoire défriché et cultivé. Pas mal de paysans nous croisent, et aussi de jolies paysannes, à cheval comme leurs amoureux. La Sibérie méridionale est un bien beau pays, et il faut croire que les habitants n'y sont point malheureux, car tout ce monde de gais travailleurs nous dit en riant le bonjour en usage : *sdrastvouitié*, ou par abréviation : *sdrast;* et je me surprends à répondre suivant la même coutume patriarcale : *sdarovié, rébiata* (bonjour, les enfants).

Nous longeons un village, *Pianova* ; de nombreux moissonneurs fauchent l'herbe, la tête et les épaules couvertes d'une moustiquaire. Car ici comme dans n'importe quel district boisé de ce pays, des nuées de moucherons, de moustiques, de taons même, remplissent l'atmosphère pendant les chaudes journées d'été.

Vers la seizième verste — il n'y a pas de bornes kilométriques ou verstiques, bien entendu — le chemin se rapproche du fleuve, au droit du premier rapide dont l'écho nous apporte les mugissements ; puis il s'en éloigne de nouveau, gravit d'autres collines, disparaît sous une seconde taïga peuplée de grands arbres droits, dont le pied est le plus souvent garni de broussailles impénétrables ; le sapin en est l'essence dominante, exclusive même dans certains cantons ; d'autres cantons possèdent le sapin mêlé de mélèzes, de trembles et de quelques pins. De distance en distance, s'élève un tas bien régu-

lier de planches destinées à la toiture des habitations ; fait à noter, ces planches ne sont pas sciées, vu que la scie ne s'emploie pas (est-elle connue seulement?) dans ces primitives régions ; on les obtient à coups de hache, habilement donnés dans le tronc des arbres abattus, puis par arrachement à l'aide de coins.

Le chemin monte longtemps dans cette sombre taïga que n'égaye aucun cri d'oiseau, mais que fréquente l'ours, — une multitude d'ours, prétend le moujik un peu gascon qui nous sert de cocher. Il nous montre en effet quelques frayés à travers les buissons. Risquons-nous quelque chose? Rien du tout. A la saison où nous sommes, les baies ne manquent pas au roi des forêts sibériennes: c'est seulement au printemps et à l'automne que la prudence commande de prendre certaines précautions.

Notre téliaga traverse assez péniblement un plateau sablonneux fortement ondulé, où un vaste incendie a laissé sa trace; les jeunes pousses de quelques années se dressent à côté des débris calcinés de troncs centenaires. Enfin nous descendons une pente continue qui nous mène au bord de l'Angara. Le chemin, toujours couvert de frais ombrages, longe exactement le fleuve sur les 6 dernières verstes. La vallée forme une jolie plaine large de 3 à 4 kilomètres, luxuriante de verdure et encadrée de petites collines boisées ; le courant des eaux est insensible; le roseau, d'autres plantes aquatiques, croissent sur les rives. C'est qu'en effet le rapide de Padoun, dont nous approchons, forme un vrai barrage. A l'horizon se dessine déjà sa silhouette, marquée par une échancrure, à parois verticales, dans la ceinture du coteau qui ferme la vallée : le fracas de ses tourbillons retentit au loin, semblable au bruit sourd que produisent sur les plus gros ruisseaux de France la chute d'une forte écluse ou la retenue d'un moulin.

Enfin, vers une heure de l'après-midi, nous arrivions au village de Padoun, situé à 2 verstes du rapide. Pendant qu'on change notre attelage, nous déjeunons sommairement à la station de poste : samovar, pain noir, œufs durs — et nos provisions à nous. Le *smatritiel* ou chef postier, un vieillard d'aspect vénérable, ne manqua pas cette occasion de me faire ses doléances ; ancien employé, et d'assez haut grade, il s'est vu déporter jadis pour une faute « qu'il n'avait

pas commise ». D'un bout à l'autre de la Sibérie, l'antienne ne varie pas. Je laissai dire le bonhomme, en admirant un beau portrait d'officier russe qui se détachait superbement sur le blanc crépissage du mur.

« — Quel est ce personnage?

L'ANGARA : RAPIDE DU PADOUN

« — C'est moi, répondit l'ancien *tchinovnik;* moi-même, quand j'étais jeune et riche. »

C'était lui-même... et je l'avais pris pour un grand de l'État!

L'examen du *Padounski parogh* me retint presque jusqu'à la chute du jour. Le spectacle des eaux qui se précipitent, furieuses, sur les rochers semés à travers le fleuve, a quelque chose d'attachant. Après un certain temps de contemplation fixe, l'imagination d'un artiste serait tentée de les prendre pour des êtres animés,

conscients, cherchant par mille assauts à briser les obstacles qui s'opposent à leur libre cours. Y parviendraient-elles jamais? Oui sans doute, avec l'aide d'un grand nombre de siècles; la main de l'homme peut les y aider en quelques mois.

D'amont en aval, suivant le cours de l'eau, le rapide a une longueur comprise entre 800 mètres et 1 kilomètre; sa largeur à l'amont atteint 2 verstes, à l'aval elle descend à 1 verste, comme celle du fleuve lui-même, encaissé entre de hautes falaises qui forment une sorte de porte. La chute totale du rapide dépasse 2 sagènes et demie ($5^m,54$), ce qui donne une pente par mètre d'environ 6 millimètres. Le courant le franchit avec une vitesse de 18 verstes à l'heure, — plus de 19 kilomètres. Presque partout les rochers sont apparents et produisent de violents remous; il n'existe qu'un seul chenal, assez étroit (12 à 15 mètres), très sinueux, et peu profond; en général, les plus hardis pilotes ne se hasardent à y conduire que des canots tirant 3/4 d'archine ($0^m,53$); en hautes eaux — mais rarement — ils le traversent avec des barques tirant une archine et demie (environ 1 mètre).

Revenus à la station de poste, nous la trouvâmes envahie par une foule de paysans désœuvrés qui venaient me voir. Il a suffi de quelques heures pour que le bruit se répandît dans ce village sibérien — mais sibérien pur sang — qu'un Français venait d'arriver. « Un Français ici? Que vient-il y faire? » Je serrai les mains de ces braves gens et nous repartîmes au galop de trois chevaux frais. La taïga, sombre en plein midi, était devenue tout à fait noire; nous en sortîmes deux heures plus tard, avec un vrai soulagement, pour retrouver notre hameau de Pianova, puis enfin Bratski-Ostrog, complètement perdu dans un épais brouillard. Déjà l'été a pris fin dans cette région située à l'extrême limite de la zone sibérienne où l'activité humaine peut s'exercer.

. . . . .

9 août.

Une pluie fine et glacée s'est mise à tomber dans la nuit; elle ne cesse pas de toute la journée et nous permet tout juste de visiter les curiosités de Bratski.

Cette bourgade, aujourd'hui peuplée de 5 à 600 âmes, est un

des plus anciens établissements russes en Sibérie. Un philologue ne s'en étonnera pas : d'abord le mot slave *ostrog* signifie forteresse; quant au radical *brat*, d'où dérive l'adjectif *bratski*, il a le double privilège d'être un mot russe qui veut dire *frère*, et de se rapprocher plus ou moins de l'appellation des habitants autochtones du pays : *Bouriates*, *Briates*, *Brates*. Les Cosaques qui portèrent les premiers la puissance du Tsar blanc dans ces terres inconnues, ne laissèrent pas échapper un aussi bon calembourg ; d'autres traits, que je mentionnerai plus loin, prouvent bien que ces aventuriers étaient aussi facétieux qu'intrépides.

Du reste, d'autres preuves de l'ancienneté de Bratski restent debout. Je veux parler de deux tours en bois hautes d'environ 8 mètres, et couronnées par un mâchicoulis qui permettait de verser l'eau bouillante sur les assaillants ou les incendiaires. Distantes de 70 mètres, elles formaient deux des angles de l'enceinte palissadée qui constituait l'ostrog; deux plaques commémoratives perpétuent le souvenir de leur origine et la date de leur érection, l'année 1631. Depuis deux siècles et demi, ces constructions, formées de billes de bois en grume, se sont si bien conservées qu'il serait difficile de deviner leur âge, si l'architecture ne le trahissait; seulement pour des causes que je n'ai pu découvrir, elles se sont enfoncées de plusieurs mètres en terre. Une troisième tour de l'ostrog existe encore et n'émerge plus que d'un mètre à 1^{m},50 au-dessus du sol; mais celle-ci, depuis un demi-siècle, a reçu la surcharge du clocher de l'église, élevé au-dessus d'elle à près de 20 mètres de hauteur.

Pendant que nous déjeunons, survient un petit bonhomme à longs cheveux bouclés, revêtu de la soutane des prêtres; c'est le fils du pope, apprenti pope lui-même. Que me veut-il? M'inviter de la part de son père à pénétrer dans cette toute vieille église dont j'ai, dans la matinée, trouvé les portes closes. J'y cours dévotement. Il y a deux chapelles à vrai dire, dans ce petit temple de bois, l'une d'été, l'autre d'hiver, celle-ci chauffée par un bon poêle. Comment se dispenser d'un chauffage énergique dans un pays où il gèle à 50° centigrades? Les habitants sont même obligés de se raser la moustache, s'il l'ont trop fournie, pour s'éviter l'ennui d'avoir constamment la bouche ceinturée par un collier de glaçons. Cette coupe de barbe en

usage dans toute la Sibérie du Nord, mais inconnue dans le Sud des gouvernements d'Irkoutsk et d'Yénisséisk, donne aux paysans russes je ne sais quel air yankee très caractérisé.

Nous admirons dans chacun des compartiments de l'église de très anciennes images, datant de l'époque de la conquête. Puis, nous faisons l'ascension du clocher de bois, audacieusement bâti sur une tour de l'ostrog. Entre temps, des gens ivres se prennent de querelle sur la place publique; la chose est si fréquente qu'on n'y fait pas grande attention.

Cette visite de l'église nous aida fort à passer cette mortelle journée. Grand Dieu! que les heures sont longues quand il pleut à Bratski, et que doit y être la vie durant sept mois d'hiver! On raconte — et la chose est certaine — que plus d'un exilé politique, accoutumé à l'existence active, fiévreuse, de l'Occident, a perdu la raison, est mort fou dans ces solitudes sibériennes où la nature s'endort sous son linceul de neige, où rien ne bouge pendant la moitié de l'année. Je comprends cela maintenant; pour certains esprits, ce supplice de l'isolement perpétuel est mille fois pire que la mort.

10 août.

Le comte Ignatieff est revenu hier soir, en bateau-vapeur, de sa promenade à Nikolaievsk, et j'ai reçu la visite de l'ingénieur, M. Tchernsoff, qui doit le conduire aux rapides. Le gouverneur général a l'intention de s'y rendre par la voie de terre que j'ai déjà parcourue la veille ; je préfère donc y retourner par eau, essayer de les franchir en barque. Une mauvaise embarcation du type *chitik* (avec cabine centrale sur le pont) est commandée aux gens du village; j'y monte avec le capitaine Mœrder, aide de camp du comte, et vogue la galère! c'est bien le cas de le dire.

A sept heures quarante-cinq, par un temps toujours pluvieux qui gâte bien malencontreusement le pittoresque des rives, nous atteignons le premier parogh, celui de *Pokhmelni*, situé à 5 verstes de Bratski-Ostrog. Il mesure 1 verste et quart de longueur, sa chute est de 2^{m},40 et la vitesse de l'eau atteint 14 vertes (15 kilomètres) à l'heure. L'Angara s'est beaucoup rétréci : sa largeur ne dépasse pas 800 mètres. Nos rameurs cessent de nager, le pilote interroge les collines boi-

sées qui enserrent le fleuve ; il s'agit de ne pas manquer l'entrée du chenal navigable qui est assez étroit — une vingtaine de mètres ; à droite et à gauche, pas d'eau, nous serions brisés sur les pointes de rochers invisibles...

L'opération réussit à souhait ; nous filons avec une vitesse de 4 mètres par seconde, dans ce chenal profond de 2 mètres, mais — chose très curieuse — avec la sensation que le bateau n'avance pas, que les lames se jettent sur son avant et le font reculer. C'est le

Église de Bratski-Ostrog

vent du Nord qui les chasse ainsi, et les *moutons* nous secouent assez fortement pour que le piètre esquif, aux planches disjointes, embarque des *paquets* d'eau. Ce petit divertissement dure 5 minutes et quelques secondes.

Au second parogh, maintenant, celui de *Pianî*. C'est le plus traître, disent nos guides indigènes, bien que la partie dangereuse ne mesure guère qu'un kilomètre. Il se trouve à 5 verstes du précédent ; nous y arrivons à 8 heures 15. Deux grosses pierres, deux rochers marquent l'entrée de la passe qui ne mesure pas 20 mètres de largeur, avec une profondeur d'un mètre à peine ; mais ces roches sont submer-

gées, on ne distingue leur emplacement qu'à une sorte particulière de clapotis ou de remous. Néanmoins notre pilote se montre aussi habile qu'à la première épreuve ; nous sommes entraînés à la vitesse de 6 mètres par seconde, et toujours avec la même sensation de recul, mais il suffit de voir fuir les rives pour se croire à bord d'un vapeur en grande marche. La petite fête dure cette fois 2 minutes 30 secondes, et au sortir des tourbillons nous naviguons paisiblement sur une belle nappe d'eau, large de 2 verstes. Au droit du rapide la largeur du fleuve est d'une verste seulement. A ce rapide succède non seulement un fort épanouissement du lit, mais encore un bas-fond prodigieux. Cette belle nappe de 2 kilomètres recouvre un abîme de 59 sagènes (120 mètres). Et la preuve que ce parogh a causé de nombreux sinistres, c'est que chaque ouragan fait remonter à la surface de l'abîme creusé à l'aval, des troncs d'arbres, des débris de barque, des objets de toutes sortes, engloutis dans ses profondeurs. Ce jour-là, si la pluie tombait fine et serrée, le vent ne soufflait pas en tempête, et je regrette de n'avoir pu vérifier ce dire de nos matelots.

Huit heures quarante-cinq. Nous arrivons à un autre rapide, celui de *Piani-Bouik* situé à 5 verstes plus loin. Mais il n'existe que sur l'un des bords du fleuve, très large en cet endroit, et j'avoue très franchement que nous préférons passer à côté.

Tandis que le courant nous porte sans encombre à la rencontre du parogh suivant, celui de Padoun, but de l'excursion, le très aimable capitaine Mœrder me donne les plus intéressants détails sur l'histoire de ces rapides et l'origine de leurs noms. Les Cosaques de la conquête venaient du Nord, comme on le sait, par petites bandes, et leur système consistait à ne pas s'écarter des voies navigables. C'est ainsi qu'ayant remonté l'Ob jusqu'à la rivière Ket et découvert que cette rivière prend sa source non loin d'un autre affluent de l'Yénisséi, le Kass, ils transportèrent à travers bois leurs barques dans le lit de ce dernier cours d'eau, gagnèrent ainsi l'Yénisséi, le suivirent à la remonte jusqu'au confluent de l'Angara, s'engagèrent enfin dans ce dernier grand fleuve et, cinquante ans après les premières victoires d'Yermak, plantèrent le drapeau russe à Bratski-Ostrog.

Mais cette remonte de l'Angara, outre qu'elle est longue (1,200

verstes), ne se fit pas sans peine, eu égard à l'existence d'un grand nombre de paroghi situés à l'aval du Padoun. Les Cosaques étaient donc fatigués déjà quand ils arrivèrent devant ce nouvel obstacle, et

PAYSANS RUSSES QUÊTANT A LA PORTE D'UNE ÉGLISE

après l'avoir franchi, ce fut bien pis. Alors, pour se donner du cœur ils burent beaucoup d'eau-de-vie, beaucoup de *vodka*, dit la légende, et de là vient que ce rapide fut baptisé par eux du nom de *padoun* substantif qui signifie le *tombant*.

Puis ils gagnèrent les deux rapides suivants et les appelèrent *Piani-Bouik* et *Piani* : *Bouik* veut dire bœuf ; il existe, en effet, au milieu du premier de ces paroghi, un superbe rocher couvert d'arbres et ressemblant — de loin — à un bœuf couché dont la peau serait garnie de longs poils hérissés ; quant au mot *piani*, il signifie tout bonnement «ivre-mort» ; tel fut aussi, dit encore la légende, le petit accident que les libations du Padoun occasionnèrent aux pauvres Cosaques.

Le lendemain pourtant ils se remirent en route, mais ils avaient *mal aux cheveux*. Telle est la signification littérale du mot *Pokhmelni*. On voit que cette conquête de la Sibérie s'est faite gaiement, spirituellement, et, si j'ose dire, à la française.

La même bande de joyeux soldats fournit, du reste, d'autres preuves d'esprit. Après l'occupation de Bratski-Ostrog, elle se mit en devoir de remonter la rivière Ilim qui la conduisit à la ville bouriate d'Ilimsk, où elle bâtit une forteresse semblable à celle de Bratski et également bien conservée ; puis elle se trouva en face d'un *volok* à franchir, c'est-à-dire de la ligne de partage qui sépare les bassins de l'Angara et de la Léna. Il fallut donc porter les barques à dos d'hommes sur un certain parcours ; le torrent non navigable qui rendit nécessaire ce rude labeur fut nommé *Mouka*, autrement dit tourment, torture.

La Mouka est tributaire de la *Koupa*, rivière navigable. Les Cosaques s'y baignèrent, et le mot *koupatsi*, se baigner, a servi au baptême du bienfaisant cours d'eau.

Puis la Koupa se jette dans la *Kouta ;* après les fatigues et le bain nos voyageurs éprouvèrent le besoin de rire : *kouta* vient de *koutiti*, bambocher.

Ils rencontrèrent enfin le grand fleuve nommé Léna en idiome toungouze ; la profondeur de son large lit permit aux navigateurs de se laisser aller au fil du courant, sans rames et sans « portage ». Ils prirent donc du bon temps. Comment fixer le souvenir de ces heureux jours ? La chose leur fut facile, car il se trouve que le vocable toungouze « Léna » semble être un dérivé des termes russes *lénost*, paresse, ou *linitsi*, faire le paresseux. Les Cosaques ne manquèrent pas de saisir le jeu de mots qui s'offrait à eux et conservèrent au

fleuve l'appellation qui rappelait à leurs oreilles de Slaves les bonnes heures employées à dormir.

Quand on ne reste pas en route, par suite d'une fausse manœuvre, il est beaucoup plus court de suivre le courant rapide de l'Angara que le mauvais sentier de sa rive gauche.

A neuf heures et demie nous arrivâmes au bateau que les ingénieurs chargés des études de navigation habitent avec leurs employés pendant la belle saison : c'est une grande caisse pontée de 20 mètres de longueur, divisée en quatre compartiments par des cloisons transversales : à l'avant, le quartier des ouvriers ; puis le cabinet de travail meublé de tables à dessin ; puis la salle à manger et à coucher ; enfin, à l'arrière, les cuisines. Ce type d'embarcation a nom dans le pays *paouzok du Baïkal;* inutile d'ajouter qu'il est humide à l'intérieur et qu'il faut être bien trempé pour habiter cinq mois de suite cette maison flottante.

La mission technique n'est entrée en fonctions que le 30 décembre 1887 ; elle en est donc encore à sa première campagne d'été : une seconde campagne au moins (celle de 1889) sera nécessaire à l'achèvement des opérations sur le terrain.

Les obstacles à étudier, en vue de leur suppression prochaine, sont de deux espèces : les uns, ceux que nous venons de traverser s'appellent des *paroghi*, les autres sont des *chivéra*.

On désigne sous le nom de parogh un seuil à forte pente, autrement dit un barrage naturel très incliné, formé de pierres et de rochers, qu'une rivière franchit avec une vitesse anormale.

On appelle *chivéra*, ou *bouik*, ou encore *karmagoul*, des rapides à pente moins forte que celle des paroghi, à vitesse plus faible par conséquent ; ce qui les caractérise aussi, c'est le manque de profondeur ; mais malgré cela, il ne sera pas nécessaire, pour en venir à bout, de construire des écluses coûteuses, il suffira de faire sauter à la dynamite un cube plus ou moins considérable de roches.

Entre Bratski-Ostrog et le confluent de l'Angara avec l'Yénisséi, sur un parcours d'environ 1,200 verstes, il y a en tout huit paroghi et quarante chivéra ; le premier parogh, celui de Pokhmelni, est situé à 5 verstes en aval de Bratski ; le dernier, celui de *Strélotchni*, se

trouve à 60 verstes de l'embouchure. Sa longueur est de 2 verstes, et sa vitesse de 11 verstes à l'heure. Ce dernier chiffre est le plus faible qu'on ait admis pour un parogh.

Nous connaissons déjà le rapide de Piani et celui de Padoun; viennent ensuite:

Le parogh de *Dolghi*, à 90 verstes de Bratski-Ostrog. Encore un nom que la légende peut imputer aux Cosaques du XVIIe siècle. Dolghi signifie *long;* et en effet la longueur de ce rapide est d'environ 4 verstes, sur lesquelles la moitié seulement doit être considérée comme appartenant à la catégorie des paroghi. Sur cette moitié-là, le fleuve relativement étroit (400 à 600 mètres), encaissé entre des falaises verticales, a une profondeur de 12 à 15 mètres.

Le parogh *Chamanski*, situé à 300 verstes de Brastki-Ostrog, est le plus long et le plus considérable de tous ces rapides: il compte 6 verstes de longueur, 18 mètres de chute, et 12 verstes de vitesse à l'heure.

Le parogh *Aplinski*, situé à 400 verstes du précédent, n'a que 200 mètres de longueur, mais sa chute est de 1^m,20 et sa vitesse de 14 verstes. Largeur du fleuve, 1 verste et demie à 2 verstes.

Enfin le parogh *Mourski*, au confluent de la rivière Moura et à 400 verstes de l'Yénisséi, mesure aussi 200 mètres de longueur et 14 verstes de vitesse à l'heure. La largeur est également considérable: environ 2 verstes.

Je ne donnerai pas la liste des chivéra, c'est-à-dire des rapides dont la chute et la vitesse sont faibles relativement à celles des paroghi. Mais il sera intéressant de savoir que les pilotes considèrent plusieurs de ces chivéra comme plus dangereuses que le parogh le moins praticable: cela tient au peu de profondeur et à l'existence de rochers saillants ou complètement immergés. Ces écueils peuvent constituer pour la navigation un plus grand obstacle que l'excès de rapidité du courant; il en est ainsi quand le chenal est étroit, tortueux et peu profond.

La pluie a repris de plus belle, pendant que nos hôtes du *paouzok* me fournissent aimablement ces indications précieuses. Que faire, que devenir? Le comte Ignatieff n'arrive pas; il a dû s'embourber quelque part, avec sa mauvaise charrette. Mais en Russie, quand on a du thé et un samovar, il est toujours possible de tuer le temps.

Nous prenons donc un second déjeuner, assis autour de la longue table rectangulaire qui occupe le milieu du salon central : salon et chambre à coucher tout ensemble, car huit couchettes en occupent le pourtour. Après le thé viennent les *zakouski*, hors-d'œuvres, conserves de toutes sortes : puis, l'un de ces messieurs, très bon

SONDAGE DANS UN FLEUVE GLACÉ

dessinateur, a l'excellente idée de me montrer un album de vues très pittoresques des rapides inférieurs que je n'ai pas visités. De hautes falaises granitiques, nettement partagées en assises horizontales, se dressent sur les bords du fleuve et rappellent le souvenir de châteaux féodaux en ruines, aux tourelles démolies, aux murs tapissés d'herbes dévastatrices. Le gouverneur général se débat toujours dans les fondrières du chemin qu'il a préféré suivre, et j'ai le temps de prendre copie d'un dessin qui représente un ouvrier en train

de creuser dans la glace, au sein même d'un rapide, un trou qui permettra de mesurer la profondeur de l'eau. En été, telle est la force des remous et des tourbillons, que ce mesurage ne peut se faire à la sonde. Il faut attendre l'hiver, c'est-à-dire la formation d'une couche glacée compacte ; au-dessous de cette cuirasse coule toujours, même par les plus grands froids, un certain volume liquide ; au-dessus d'elle, postérieurement à sa congélation, viennent s'accumuler des blocs non soudés entre eux, provenant des banquises d'amont que la force du courant a désagrégées. Le dessin que je reproduis indique comme épaisseur de la cuirasse compacte le chiffre énorme de 4 mètres ; les blocs superposés ont à peu près une hauteur égale. Dans les rivières à faible vitesse comme la Léna et l'Ob, la prise se fait assez vite et uniformément, de telle sorte que la glace présente une surface à peu près plane ; la rapidité de l'Angara gêne cette formation régulière, les premiers blocs congelés sont entraînés à la dérive et montent sur d'autres blocs qu'ils rencontrent en aval ; il se forme ainsi peu à peu de petites montagnes de glaçons, d'un aspect souvent bizarre, mais peu favorables au traînage. La circulation des traîneaux, pour être bien assurée, exige le percement d'une véritable route, comportant des tranchées semblables à celles qu'on creuse ailleurs dans le rocher.

Il est onze heures, et le général Ignatieff apparaît enfin avec sa suite, *l'ispravnik* (sous-préfet) de Nijné-Oudinsk, le zazedatel de Bratski, l'ingénieur Tchernsoff et son collègue Méjéninoff, directeur des études du chemin de fer transsibérien. Son Excellence s'empresse d'examiner avec curiosité les plans cotés qu'on déroule sous ses yeux et de s'enquérir de l'état d'avancement des opérations. M. Tchernsoff a formé deux brigades, comprenant chacune un ingénieur et cinq opérateurs. L'une d'elles travaille au Padoun, l'autre se trouve au rapide du Chamane. Le travail de cette première campagne d'été a consisté dans le nivellement de l'une des rives du fleuve, le levé de profils en travers, les sondages du terrain sur le tracé des canaux latéraux projetés, les sondages en rivière hors des limites des paroghi. C'est au cours du précédent hiver que les profondeurs ont été mesurées sur l'emplacement même de ces paroghi. Quelles souffrances ont dû subir, quelles difficultés ont vaincues ces modestes et dévoués travail-

leurs, durant cet hivernage où ils n'ont pas eu, comme les simples paysans, la consolation de rester dans leurs maisons bien closes et bien chauffées !

Voici, pour en donner l'idée, quelques températures relevées à Bratski-Ostrog pendant cet hiver de 1887-1888 :

	RÉAUMUR	CENTIG.
15 janvier 1888	— 33°	41°.2
16 »	— 36	45
17 »	— 37 $\frac{1}{2}$	47
18 »	— 36 $\frac{1}{2}$	45 .6
19 »	— 36	45
20 »	— 37	46 .2
21 »	— 18	22 .5
22 »	— 13	16 .2
23 »	— 28	35
24 »	— 14	17 .5

La température la plus basse a donc atteint 47° centigrades, et cependant la latitude ne dépasse pas celle d'Édimbourg ou de Moscou.

L'hiver de 1888-1889 n'a pas été moins rigoureux : le thermomètre est descendu au-dessous de 50° centigrades.

Encore convient-il de faire une remarque essentielle : ce qui rend dangereux le climat de cette région peu favorisée, c'est bien moins l'intensité absolue du froid que les variations subites et prodigieuses de la température. Le tableau ci-dessus fournit la preuve de ces variations inconnues dans les zones tempérées : du jour au lendemain, on a vu le thermomètre faire un saut de 19° Réaumur — près de 24° centigrades ! Le corps humain doit être bien accoutumé à ces écarts soudains pour ne pas en ressentir de fâcheux effets. Il faut aussi avoir à sa disposition plusieurs séries de vêtements fourrés, depuis la pelisse ordinaire — celle qu'on porte à Paris dans les circonstances graves — jusqu'au *complet* de peau double, avec poil en dedans et poil en dehors. Avec ces précautions et un peu d'habitude, on se fait très bien, du reste, à ces oscillations du froid ; on finit même par en ressentir une impression assez inattendue, étant

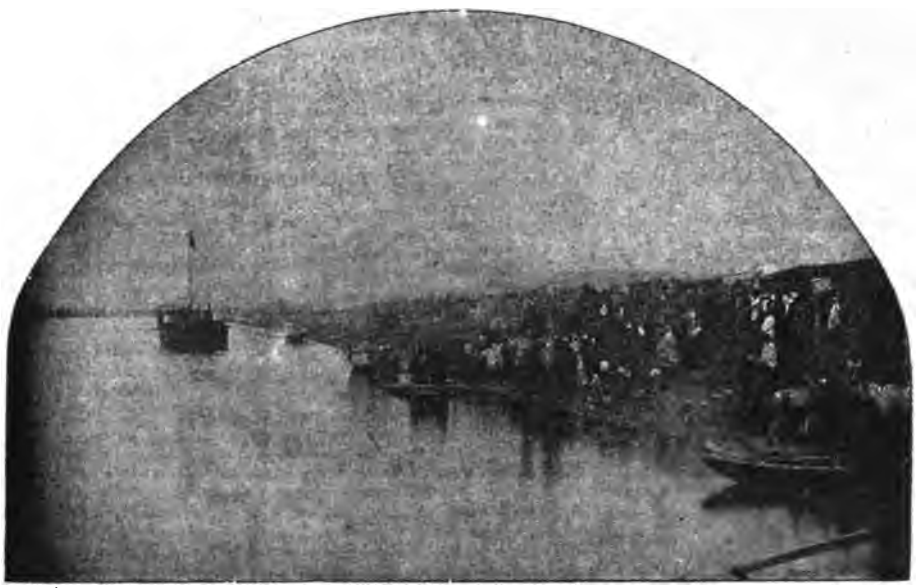
donné que leur amplitude reste fort au-dessous du point de glace; je veux dire l'impression de chaleur, et en effet tout Sibérien raconte qu'une journée de —20° succédant à une autre de — 35 à —40, lui donne l'illusion complète d'un beau jour de printemps. C'est au point qu'en pareil cas les *élégants* se font une jouissance de sortir en habits d'été !

Après l'examen des dessins, l'étude des projets dressés par les ingénieurs, le comte Ignatieff s'avise qu'il est à peu près à jeun depuis le matin, et nous entamons sous sa présidence un troisième déjeuner. Le froid, l'air vif ont du moins l'avantage de donner un insatiable appétit. Puis l'occasion est trop belle de porter la santé des courageux jeunes hommes qui sont ici « les pionniers de la civilisation ». Le soleil ne veut pas rester étranger à cette fête cordiale et nous pouvons, vers deux heures, profiter d'une éclaircie pour descendre en canot vers le rapide situé à quelques verstes de là. Nous voguons doucement à travers des îlots tapissés d'une végétation si luxuriante de plantes et d'arbustes qu'il serait difficile au meilleur jardinier d'imaginer un plus savant et plus artistique fouillis.

Il s'agit d'abord de faire escale au village de Padoun ; pour remonter le bras du fleuve qui nous y conduira, nos mariniers sautent prestement à terre et se mettent à hâler notre lourde embarcation. Toute la population, le pope en tête, attend au bord de l'eau, chapeau bas, et s'incline respectueusement devant le vice-empereur de la Sibérie orientale. On lui fait quelques petits discours, auxquels il répond simplement, familièrement, distribuant en même temps les poignées de main. Un Français nouveau venu parmi les Russes eût été frappé de cette réception. Cet homme si puissant, le représentant du Tsar, se mêle à la foule des paysans, permet qu'on l'approche, qu'on le touche, qu'on lui dise n'importe quoi ; il écoute même avec patience une vieille femme qui s'est faufilée parmi les notables et lui débite hardiment une véhémente harangue, appuyée de gestes énergiques. Que veut cette femme ? C'est une folle, me dit-on, exilée pour meurtre, et qui proteste de son innocence. Le gouverneur la laisse aller jusqu'au bout, prend la supplique qu'elle lui remet, la quitte sur un mot d'espérance...

Des téliagas ont été attelés pour nous mener au rapide. Nous y

arrivons au moment même où un jeune ingénieur aidé de deux pilotes du pays, le traverse en pirogue. Quelle imprudence que cette surprise ménagée au gouverneur ! Nous ne pouvons voir sans frissonner cette frêle périssoire secouée comme un fétu par les vagues écumantes, tandis que les pilotes, l'un à babord, l'autre à tribord, évitent les écueils à coups de gaffe et décrivent ainsi une courbe sinueuse, à la vitesse de 5 à 6 mètres par seconde... Enfin ils sont sauvés, nous respirons. « Et surtout qu'on ne recommence plus, » s'écrie le comte Ignatieff, justement ému de cette folle bravade.



FÊTE DU 1er AOUT SUR L'ANGARA. — BÉNÉDICTION DES EAUX

Supprimera-t-on le Padoun, et comment faire ? Telle est la question qui se pose. Il faudra de toute nécessité creuser un canal latéral de plusieurs verstes, et fonder deux écluses sur un granit particulièrement dur. Puis il y aura le Chamanski et les six autres paroghi, et les quarante chivéra. Par comparaison avec ce qui s'est fait pour les rapides du Dniéper, plus dangereux et moins profonds que ceux de l'Angara, M. Tchernsoff estime qu'au total la dépense probable pourra s'élever à 12 millions de francs. C'est peu, sans doute, quand on réfléchit au but à atteindre : mettre en communi-

cation, pendant quatre à cinq mois de l'année, les riches districts de Minoussinsk, Atchinsk, Krasnoïarsk, avec le gouvernement d'Irkoutsk, la Transbaïkalie, la région aurifère du Vitim et de l'Olekma; les céréales qui abondent en Sibérie occidentale pourraient être transportées à peu de frais, par la nouvelle route fluviale dans la Sibérie orientale où elles manquent et atteignent des prix très élevés. Outre les céréales, combien d'autres objets de première nécessité profiteraient de la nouvelle route! Le fer coûte près d'un franc la livre à Irkoutsk ; aux mines d'or précitées, il arrive que le foin se paye 5 roubles le poud, autrement dit 1 f., 10 le kilogramme. Cette cherté fabuleuse provient du manque de voies de transport.

Supprimer les rapides de l'Angara, prendre les mesures nécessaires pour qu'un bateau de petit tonnage et de très faible tirant d'eau puisse les franchir au moyen d'une chaîne de touage immergée, sera donc une œuvre éminemment utile au développement de la colonisation sibérienne. Dira-t-on que la construction projetée du chemin de fer transsibérien, entre l'Oural et le Pacifique, rendra superflus ces essais d'amélioration fluviale ? Ce serait soutenir, ou à peu près, qu'il est inutile de se préoccuper des rivières et des canaux dans les pays pourvus de voies ferrées. L'expérience a depuis longtemps dissipé cette illusion économique.

Aussi bien, en ce qui concerne l'Angara, cette thèse ne trouve-t-elle personne pour la défendre sérieusement. La thèse inverse a rencontré, en revanche, quelques chauds partisans — convertis, je l'espère, par le récent oukase qui a décidé l'exécution du Grand central asiatique. On disait : nous allons rendre à peu de frais l'Angara navigable, de sorte que, le canal du Ket au Kass (entre le bassin de l'Ob et celui de l'Yénisséi) venant d'être achevé, il sera possible d'aller en bateau à vapeur de Tiumen (tête de ligne du chemin de fer transouralien) à Irkoutsk. A quoi bon, par conséquent, jeter des centaines de millions dans l'établissement d'un railway ?

Ces idées, qui furent un instant celles de l'ancien ministre des Travaux publics, l'amiral Possiét, auraient certainement plus de valeur si les fleuves sibériens ne gelaient pas sept mois sur douze. On peut même supposer que le canal du Ket au Kass ne sera jamais praticable plus de trois à quatre mois de l'année, en raison de sa latitude septen-

trionale. Mais outre cela, peut-on prétendre qu'il suffirait de cette voie de navigation, située trop au Nord et forcément très lente, pour porter la vie dans les districts fertiles, abondants en minerais, mais peu peuplés, mal exploités, de la Sibérie méridionale ? Puis il y a les besoins militaires, ajoute avec humour le comte Ignatieff, et à ce point de vue « les rivières ne servent de rien, s'il faut les traverser en patinant ».

Après ces réflexions, nous remontons en voiture et regagnons le village que nous traversons sans arrêt. Bientôt nous nous enfoncions dans la taïga, au feuillage toujours sombre, aux mêmes arbres droits, aux mêmes broussailles impénétrables; rien n'y était changé depuis deux jours, sauf le chemin, détrempé par la pluie et devenu si affreux, que les chevaux, les roues ne cessaient pas de nous inonder d'une boue noire. On avait assez à faire de se protéger la figure avec la fameuse capote-manteau qui tombe jusqu'aux talons; cette promenade manquait de tout agrément. M. Tchernsoff, mon voisin de téliaga, finit par s'en lasser et saisit une occasion de monter à cheval; il laissa donc sa place vide, et alors — autre trait de mœurs — un paysan de rencontre s'empressa de venir l'occuper sans autre cérémonie. Le capitaine Mœrder, à qui je contai le soir cette anecdote caractéristique, n'en revint pas. Il faut vraiment venir en Sibérie pour trouver ce sans-gêne ; ce n'est certes pas en Russie d'Europe qu'un moujik se serait permis pareille incartade. Le capitaine ajoute cette autre explication : les Sibériens qui ne me prennent pas pour le général Boulanger m'ont en médiocre estime, par la raison que je ne porte pas à ma casquette blanche la cocarde réservée aux officiers russes, ni même celle qui distingue les employés et fonctionnaires civils; j'ai une casquette sans cocarde, donc je suis un vulgaire déporté. A Bratski même, les habitants se refusent à croire que je sois venu de mon plein gré, en voyageur curieux; j'ai pu être envoyé, dit-on, par le gouvernement français, mais c'est qu'il a voulu se débarrasser de moi. Après tout, ces gens simples avaient peut-être raison.

Revenu vers neuf heures du soir dans cette capitale de Bratski-Ostrog, mouillé et crotté de la tête aux pieds, je pris congé du comte Ignatieff qui repartait le lendemain matin pour Irkoutsk, avec

le *Spéranski*, afin d'assister l'archevêque à la cérémonie annuelle de la bénédiction des eaux de l'Angara (1er-13 août); mon sympathique *popoutchik*, M. Bogdanovitch, me quittait aussi, la course de l'avant-veille lui ayant rompu les reins et mis le ventre en marmelade. Je restai donc tout seul dans mon coquet appartement capitonné de fleurs, ruminant la petite exploration que je devais faire les jours suivants dans les parages de Nikolaievsk [1].

[1] Les fleurs d'appartement sont la passion et le luxe des Sibériens. On en trouve — souvent à profusion — dans de pauvres demeures ; chez les riches, des palmiers et diverses plantes exotiques s'ajoutent aux produits de la flore sibérienne, qui embellissent et réjouissent, durant les longs hivers, l'izba du paysan : balsamines, capucines, héliotropes, iris, œillets, hortensias, géraniums et pélargoniums, etc.

CHAPITRE XIII

L'USINE DE NIKOLAIEVSK. — LA VALLÉE DE L'OKA

Le lendemain une pluie battante me retint prisonnier jusqu'à deux heures de l'après-midi, en compagnie de l'aimable ingénieur Tchernsoff. Ah ! la belle chose que les voyages !

Nous allions procéder aux derniers apprêts du départ, quand s'amena de rechef notre ami le petit pope : son respectable papa nous conviait à luncher. Pas moyen de décliner l'invitation. Notre hôte est père de deux enfants [1]. Sa fille fait les honneurs en ménagère accomplie et veut bien accepter pour ses pauvres une petite offrande que je me permets « en bon chrétien ». Qu'on ne dise donc pas qu'à Bratski je fus traité en hérétique. On s'efforça au contraire de m'amuser. C'est là que pour la première fois, j'entendis le récit d'une bien bonne histoire — histoire vraie ou légende — dont un brave curé russe fut le héros.

C'était du temps de Pierre le Grand : l'empereur voyageant dans ses États arrive dans un village ; les habitants vont à sa rencontre, le pope lui offre le pain et le sel; de plus il a été chargé de faire un petit discours qu'il a appris par cœur ; mais très ému, il s'embrouille, et Pierre lui dit :

[1] L'église orthodoxe permet le mariage des prêtres, avec la restriction qu'en cas de mort de la femme, un second mariage n'est plus possible. Cette restriction résulte de l'interprétation du texte de la Ire épître de l'apôtre Paul à Timothée (chap. III, versets 2 et 12).

Verset 2 : *Oportet episcopum irreprehensibilem esse, unius uxoris virum..*

Verset 12 : *Diaconi sint unius uxoris mariti...*

« — Enfin que veux-tu de moi?

« — Je voudrais bien, reprend l'autre, être nommé curé à Moscou.

« — Curé à Moscou! C'est bien, répond le tsar. Je reviendrai dans un mois. Si tu as trouvé d'ici là la solution de trois problèmes que je vais te poser, tu auras ta cure de Moscou; si tu ne l'as pas trouvée, tu seras pendu.

« Voici mes problèmes :

« Combien y a-t-il d'étoiles au ciel?

« Qu'est-ce que je vaux ?

« Qu'est-ce je pense? »

Pierre une fois parti, l'émoi fut grand dans le village. Le pauvre pope aurait-il l'habileté de deviner ces énigmes? Il cherchait, cherchait, les jours passaient et il ne trouvait rien. Donc il serait pendu et se lamentait fort.

Cependant un jour vint où le retour de l'empereur fut signalé par un courrier, et le désespoir du prêtre ingénu devint si grand qu'il toucha l'âme de son vicaire — un vicaire né malin.

Celui-ci dit à son curé :

« Veux-tu que je te tire d'affaire ? Donne-moi ta robe, tes ornements, reste dans ta maison, et laisse-moi offrir le pain et le sel au tsar. »

Ainsi fut fait. Quand Pierre le Grand arriva, il ne s'aperçut pas de la supercherie et se souvint seulement des prétentions du pope :

« As-tu trouvé mes problèmes? fit-il.

« — Oui, répondit le vicaire sans se troubler. — Premier problème : Combien y a-t-il d'étoiles au ciel? — Il y en a un million huit cent cinquante-neuf mille deux cent soixante-neuf. Je les ai comptées. Envoyez là-haut, Majesté, un de vos *tchinovniks* pour me prouver que ce compte est faux. »

Pierre le Grand, stupéfait, dit simplement :

« Le second problème. »

« — Majesté, vous avez demandé : Qu'est-je que je vaux ? Vous valez 29 deniers.

« — Que dis-tu, malheureux, s'écria le tsar en courroux.

« — Mais certainement, Majesté : Notre-Seigneur Jésus-Christ a été vendu 30 deniers, et vous ne pouvez pas valoir davantage. »

Pierre se tut et commanda de passer à la troisième question : Qu'est-ce que je pense?

« — Ce que vous pensez? fit le vicaire en riant. Vous pensez avoir devant vous le curé du village, et vous n'avez que son vicaire! »

Ceci désarma le grand homme qui éclata de rire...

Ces bavardages reposent un peu l'esprit, mais ils font perdre un temps précieux. Il est plus de six heures quand M. Tchernsoff me hisse dans un téliaga de louage, juché sur une pyramide de coussins et de couvertures. Et je pars seul pour l'usine de Nikolaievsk sous la conduite d'un paysan qui commence par fouetter l'attelage à tour de bras et dans ses moulinets m'envoie un coup de poing en pleine figure.

Le pauvre diable s'attend à une correction, baisse la tête et regarde timidement de côté. Mais non, je ne le battrai point. Il a fait pour le mieux. Le chemin, raviné, défoncé, est vraiment épouvantable. Les chevaux glissent, tombent à chaque pas. Et nous avons 28 verstes à parcourir ainsi, à travers une taïga de moins haute futaie que celle de Padoun, mais remplie d'ours, et de brigands peut-être, ajoute le moujik. A huit heures nous ne sommes qu'à moitié route ; pas de lune, la nuit est complètement noire, on voit à peine la tête des chevaux qui se butent dans des arbres, coupés ou tombés le long de la piste, sautent pour les éviter ou s'arrêtent net devant les troncs couchés en travers. Dix fois nous devons mettre pied à terre pour enlever l'obstacle ou pousser à la roue. Qu'allons-nous devenir, dans ce bois infesté de mouches innombrables et féroces, si notre frêle équipage se brise ?

Enfin il était dix heures quand l'yemchtchik s'arrêta à la porte d'une maisonnette en bois; l'obscurité m'empêcha de voir qu'elle faisait partie d'un gros village, une petite ville. Un homme sortit, une bougie à la main, et je reconnus un ami d'Irkoutsk, l'ingénieur des mines Louchnikoff, directeur de la fonderie d'or.

Il n'osait plus compter sur moi pour ce soir-là, mais m'attendait tout de même avec un bon souper. Un lit aussi m'était préparé dans cette maisonnette qui est une dépendance de l'usine; oui, un lit, mais il était à punaises, et je regrettai fort, cette nuit-là, mon bon plancher de Bratski-Ostrog.

12 août.

Le lendemain matin, en quête d'eau fraîche, j'ai l'indiscrétion d'ouvrir une porte qui me conduit, non dans le jardin, mais en face d'un homme endormi sur un banc. Est-ce un domestique ? A tout hasard je baragouine quelque chose en russe pour m'excuser, l'homme se met sur son séant et me débite dans la même langue une longue tirade à laquelle je ne comprends pas un traître mot. « Parlez-vous français ? » me dit-il tout à coup en riant aux éclats. J'ai devant moi le docteur polonais Ladislas Yatchinski qui me connaît déjà de réputation. Il est spécialement chargé de l'autopsie des gens assassinés dans le district de Nijné-Oudinsk, et sa besogne ne chôme pas.

Peu après vient le directeur de l'usine, M. Glotoff, qui nous invite à passer la journée chez lui. Que faire ? C'est dimanche, et les travaux sont arrêtés. A onze heures commence un *zakouska* formidable, le plus formidable que j'aie vu de ma vie ; il finissait à peine à six heures du soir, quand on se mit à table pour dîner. Mais dans l'intervalle j'avais pu m'esquiver discrètement, pour faire la sieste, tandis que Mme Glotoff et ses hôtes entamaient une furieuse partie de cartes. Qu'ils me pardonnent, j'étais vraiment exténué. Un peu de musique après le Champagne sur un piano dont le transport, depuis Saint-Pétersbourg, a coûté 300 roubles, puis je vais faire un tour du côté de l'usine et du village, entièrement peuplé par les familles des ouvriers. Des cris s'élèvent dans le lointain ; ce sont des ivrognes. La paye a été faite la veille.

13 août.

Des plaintes lamentables nous réveillent au petit jour. Une malheureuse mère vient chercher le docteur pour son fils blessé dans une rixe. Blessé ? M. Yatchinski revient bientôt ; l'homme est bel et bien mort, d'une balle reçue en pleine poitrine. Mais le corps est encore chaud ; l'autopsie ne pourra donc avoir lieu que le soir, ce qui nous privera du plaisir de voyager avec le sympathique praticien. L'avant-veille lui passait par les mains une femme tuée à coups de hache ; un peu auparavant, c'était une bande de tsiganes

assassinée pendant son sommeil par un camarade à qui les autres n'avaient pas voulu prêter un rouble ; le forcené eût tué toute la tribu, femmes et enfants, si le manche de sa hache ne s'était brisé entre ses mains. Le meurtre d'aujourd'hui est le quarante-troisième qui se soit commis, depuis deux mois dans ce district de 52,000 habitants, et le trente-quatrième qui ait été suivi de mort. Dans ce pays la vie d'un homme vaut tout juste un petit verre de vodki ; tel est, dit-on, le résultat de la colonisation pénale et aussi de l'indulgence de la loi ; car tous ces assassins seront condamnés aux travaux forcés, ce qui leur est parfaitement égal. La peine de mort n'est édictée en Russie que par le code militaire et pour les crimes politiques. Peut-être aussi l'agglomération ouvrière de Nikolaievsk (3,000 âmes) exigerait-elle quelques précautions; quant à présent elle ne possède pas de municipalité comme les villages ordinaires : un officier de police, aidé de quatre Cosaques, est chargé de l'administrer, de maintenir l'ordre et d'arrêter les criminels.

Dans la matinée nous visitons en détail cette usine connue dans toute la Sibérie orientale, moins pour son importance propre qu'en raison du manque de concurrence locale.

Située près du confluent de l'Angara et de l'Oka, à 600 verstes environ au Nord d'Irkoutsk, l'usine de Nikolaievsk (*Nikolaevski-zavod*) est le moins misérable des trois établissements métallurgiques de la Sibérie orientale. Construite par le gouvernement en 1845 [1], en activité depuis l'année 1847, elle a été vendue en 1864 pour 212,000 roubles à un particulier, M. Trapeznikoff, en même temps que la concession perpétuelle de 500 verstes carrées et de trois gisements de fer magnétique. Cette vente fut la conséquence de la mauvaise gestion des employés de l'État ; le gouvernement voulait, dans le principe, favoriser le développement de l'industrie du fer en Sibérie et l'encourager par son propre exemple ; les condamnés de droit commun furent employés comme ouvriers dans la nouvelle usine ; néanmoins elle ne fit pas de bonnes affaires et l'Etat dut renoncer à l'exploiter lui-même.

M. Trapeznikoff ne fut pas plus heureux. L'administration qu'il

[1] Les ouvriers employés à cette construction étaient des forçats. L'ingénieur de l'Etat qui la dirigea se nommait Barozzi de Elsa.

installa pour son compte à Nikolaievsk lui fit perdre en cinq ans 1,600,000 roubles, et, en 1870, il vendit l'usine pour une somme insignifiante (150,000 roubles) à un marchand d'Irkoutsk, M. Lavrenetieff, lequel, faute d'argent, revendit à son tour (1872) les trois quarts de ses droits, puis la totalité (1874) à un riche industriel de Moscou, M. Boutine.

Celui-ci ne semble pas avoir mieux réussi que ses devanciers. Son usine est actuellement sous séquestre.

La production de Nikolaevski-Zavod a oscillé, depuis l'origine :

Pour la fonte, entre 107,000 pouds et 218,000 pouds ;

Pour le fer, entre 72,000 pouds et 147,000 pouds.

La production totale pour 1889 est estimée à 102,750 pouds.

Elle coûtera (sans frais généraux).	172.250 roubles
Les frais généraux s'élèveront à.	79.750
TOTAL DES DÉPENSES. .	250.000 roubles [1]

Le rapport de ces frais aux dépenses totales passe évidemment toute mesure. Il est vrai que l'usine est située dans un pays perdu, loin des villes importantes. On y parvient, d'Irkoutsk, en bateau à vapeur pendant cinq à six mois de l'année ; l'Angara reste gelé moins longtemps que la plupart des autres rivières de la région, eu égard à la rapidité de son cours. En hiver, les transports se font par voie de terre : un chemin vicinal relie Nikolaievsk à la station de poste de Touloun, sur la grande route de Tomsk à Irkoutsk. Ce chemin vicinal, qui suit la vallée de l'Oka, et que nous allons parcourir, mesure près de 300 verstes ; la distance qui sépare Touloun et Irkoutsk est un peu supérieure.

L'usine de Nikolaievsk est située un peu au Sud de Bratski-Ostrog. Les bateaux à vapeur, venus d'Irkoutsk, après avoir touché à

[1] Le sous-détail des frais généraux est le suivant :

Frais d'administration et comptoir (bureaux).	27.987 roubles
Réparations.	29.765
Magasins	3.450
Ecuries (100 chevaux)	2.040
Hôpital	7.510
Police.	5.144
Eglise et école.	3.854
TOTAL.	79.750 roubles

Bratski, s'engagent dans la rivière Oka et la remontent sur une trentaine de verstes, jusqu'au petit port de *Dolonova ;* de ce port à Nikolaievsk, il y a encore 12 à 15 verstes à franchir par terre; un petit tramway, à *rails de bois*, qui est peut-être unique au monde, a été établi entre ces deux points pour le transport du fer. Il a une pente continue du côté de la rivière ; les wagons le remontent à vide, par traction de chevaux. La différence de hauteur entre le point de départ et le point d'arrivée est de 60 mètres.

L'usine est voisine d'un gisement de fer qu'on a eu le tort de ne pas analyser en temps utile ; les constructions étaient achevées quand on s'est aperçu que ce minerai contient du phosphore et n'est pas utilisable. On a dû avoir recours à un autre gisement situé à 40 verstes de l'usine ; il en existe un bel échantillon au laboratoire d'Irkoutsk : il est magnétique et renferme 67 pour 100 de fer.

Les bâtiments de l'usine, dans leur état actuel, sont dans un fort mauvais état d'entretien, les murs en briques sont délabrés, l'intérieur des ateliers est mal tenu; le directeur, M. Glotoff, ingénieur plein d'expérience, se voit dans l'impossibilité pécuniaire de faire les réparations indispensables. Nikolaievsk tombera en ruines d'ici à peu d'années et il semble dès à présent certain qu'une remise à neuf ne vaut pas l'argent qu'elle coûterait. Le jour où l'on voudra installer une grande usine de fer en Sibérie orientale, il vaudra mieux la construire de toutes pièces en un endroit convenablement choisi, c'est-à-dire à proximité d'un gisement de fer, d'un bassin houiller et du futur chemin de fer.

Cette appréciation défavorable sur la valeur intrinsèque de Nikolaievsk, s'applique sans réserve aux autres établissements similaires, mais plus petits encore, Abakansk et Pétrovsk. Telle est aussi l'opinion unanime des ingénieurs du gouvernement.

On peut conclure de là que tout est à créer en Sibérie orientale, sous le rapport de l'industrie des fers et aciers.

Le fait que des villages existent sur l'emplacement des usines actuelles ne doit pas être une raison de conserver celles-ci pour les agrandir; les pauvres maisons de ces villages sont en bois, et le bois n'a de valeur en Sibérie qu'en raison du transport et de la main-d'œuvre. La création de nouveaux centres, autour des nou-

velles usines, se fera donc très facilement et très vite, sans entraîner de fortes dépenses.

Nous terminons en hâte l'inspection de cet établissement qui a l'air si misérable, sans qu'il y ait de la faute de son habile directeur. A en croire l'inscription placardée au-dessus de la porte principale, Nikolaievsk a connu de beaux jours; ses produits ont obtenu, à la dernière Exposition de Moscou (1882), une haute récompense. Je ne veux pas croire que ce fut un prix d'encouragement. Tout ce que nous voyons en magasin est primitif, grossier, et coté en même temps à des prix fabuleux.

Notre visite est raccourcie par ce fait que la plupart des ateliers chôment; il paraît que cela tient uniquement au jour de la semaine. Les ouvriers russes fêtent le lundi comme les nôtres, plus que les nôtres peut-être; ils l'appellent plaisamment « le petit dimanche ».

Après un cordial adieu, précédé d'un déjeuner meilleur que son fer, nous quittons M. Glotoff, pour entreprendre l'excursion projetée le long de l'Oka. Une heure plus tard nous arrivions au petit port de Dolonova situé sur cette rivière, et au débarcadère (pristane) où le chemin de fer à voie étroite et à rails de bois transporte les produits de l'usine.

Mon tarantass nous attend à ce débarcadère, des chevaux sont bientôt trouvés et nous partons. Une route assez large pour ce gros véhicule relie Nikolaievsk à la station de Touloun, sur le trakt de Tomsk à Irkoutsk. Nous allons suivre cette route, longue de 290 verstes, qui dessert l'usine en hiver, pendant l'arrêt de la navigation.

*
* *

L'Oka coule du Sud au Nord, suivant le méridien, entre Bratski-Ostrog, son embouchure, Dolonova, Bolchoï-Okinsk et Bolchoï-Kada. Sur ce parcours d'environ 55 verstes, la route ne s'écarte pas à plus de quelques verstes du lit de la rivière. Nous la quittons pour faire un crochet de 5 à 6 verstes et visiter le premier rapide de l'Oka et le plus considérable, situé avant Bolchoï-Kada; un guide nous y conduit. Il y a un certain intérêt à constater si ce parogh peut être

franchi en bateau plat, sans travaux préparatoires d'aucune sorte; car de nouvelles usines de fer qui pourraient s'établir dans la vallée supérieure de l'Oka utiliseraient cette rivière pour leurs transports jusqu'à l'Angara. A première vue l'opération semble praticable; le parogh n'a que 400 sagènes de longueur et n'est point parsemé de rochers apparents. Sa largeur mesure de 50 à 60 sagènes. Il coule entre deux murailles de rochers abrupts; toute cette région, du reste, ne manque pas d'un certain pittoresque que ne diminuent ni les déboisements, ni les cultures. Malheureusement d'innombrables essaims de mouches la rendent peu agréable en été.

Nous sommes à cinq heures à la station de Bolchoï-Kada (22 verstes de Dolonova) et en partons une demi-heure après pour le relai de *Klioutchi-Boulak*, à 27 verstes plus loin. Un village intermédiaire, *Chamanova*, dont les maisons semblent perdues dans un labyrinthe de palissades, marque la fin d'une grande boucle que l'Oka décrit vers l'Orient. Beaucoup de champs labourés déroulent leurs sillons des deux côtés de la route qu'égayent aussi de verts pâturages, entourés de clôtures. Arrivés à neuf heures du soir, nous ne trouvons à la station qu'une collection de muets dont M. Louchnikoff ne peut rien tirer. « Partons, dit-il, ces gens-là sont trop bêtes pour nous donner le moindre renseignement sur le pays. » On attelle donc des chevaux frais, puis quand tout est fini, nos *douraks* nous déclarent que le chemin est très mauvais, la nuit très noire et qu'il vaut mieux rester. Que ne le disaient-ils plus tôt! Cette preuve de gâtisme nous désarma et nous restâmes en effet. Le tarantass fut roulé dans la cour et nous y passâmes une excellente nuit.

14 août.

A quatre heures du matin, en route; impossible de continuer notre somme interrompu, tellement les cahots sont violents à la descente de côtes assez raides pour que l'yemchtchik mette le sabot. Nous traversons une petite taïga dont les plus beaux arbres sont dépouillés de leur écorce par les ouvriers employés à l'entretien du chemin.

Le plancher des ponts est pourri, percé à jour, il faut prendre bien garde pour engager les roues dans le bon frayé, et décidément nous avons bien fait de ne pas voyager de nuit.

Moulus et ahuris, nous arrivons à sept heures au relai de *Kopi*, où nous stationnons deux heures. M. Louchnikoff a quarante-huit ans, et quoique Russe, il ne supporte plus sans quelques inconvénients de pareilles *promenades*. Il est donc obligé de prendre un peu de repos et quelque stimulant pour ses reins fatigués, ce qui ne l'empêche pas de causer à des gens du village. Ceux-ci sont intelligents. Ils nous apprennent que la carte d'état-major indique à tort une boucle très allongée de l'Oka, au droit de Kopi, que cette boucle n'existe pas, qu'il est donc inutile de nous déranger pour la voir et pour examiner le moyen de la supprimer par un petit canal à écluse. Disent-ils vrai? Nous trompent-ils pour se débarrasser de notre présence parmi eux? Je ne saurais le dire, l'ami Louchnikoff m'ayant exposé qu'en somme il était fort inutile d'approfondir ce mystère. L'essentiel en effet, pour le moment, serait de trouver un bon gisement de minerai de fer — ils ne manquent pas dans le bassin de l'Oka — voisin d'un bon gisement de charbon; on avisera ensuite aux moyens de transport: à chaque jour suffit sa peine.

A neuf heures nous partons pour *Tangouï* (prononcez Tangouille). Toutes ces stations de poste ont des noms bouriates. La distance est longue: 30 verstes. On nous donne cinq chevaux. Nous avons quitté la vallée de l'Oka pour suivre celle d'un affluent de la rive gauche, l'Iia, une autre belle rivière que nous admirons à 15 verstes plus loin, au joli village de *Bada*. Le chemin tracé tout contre la berge sablonneuse, ombragé de sapins et de mélèzes, traverse de vrais parterres qu'on pourrait croire entretenus à grands frais; les eaux tranquilles de ce petit fleuve, large de 100 mètres, baignent sur l'autre rive des prés aussi tendres, des bosquets aussi riants que pas un joli coin de la Touraine; puis, plus loin, les deux bords s'élèvent en pittoresques falaises, et la vue plonge sur des montagnes qui ferment l'horizon à l'Est : c'est la chaîne qui limite, à 100 verstes de nous, la vallée de l'Angara. Nous passions au pied de ces hauteurs, huit jours auparavant.

Le déjeuner nous retient une heure à Tangouï et nous repartons, encore avec cinq chevaux, pour la station d'*Ilïr*. L'étape est également longue (29 verstes) et la chaleur d'autant plus pénible que le plus souvent nous avons le soleil dans les yeux.

La route qui traverse depuis Bratski une zone de « terres rouges » serpente sur les bords de l'Ilia, toujours pittoresques, coquets, ravissants. Vous ne pouvez guère vous figurer comme l'on est heureux de reposer sa vue sur un cours d'eau frais et limpide, après des semaines, des mois de condamnation à ces fleuves monstrueux de Sibérie, tristes en général, limoneux, mais surtout hors de toute proportion avec la petitesse de l'homme.

Le village d'Ilir, peuplé de déportés politiques, m'a laissé un souvenir pénible. D'abord nous y obtenons à grand'peine le samovar obligatoire, mais rien de plus, pas même du pain. Le maître de poste, un vieillard à longue barbe blanche, va nous chercher des chevaux ; on ne le revoit plus. Deux heures s'écoulent, nous perdons patience, et M. Louchnikoff s'adressant à un paysan d'assez mauvaise mine qui coupe du bois dans la cour de la station, lui demande très poliment de nous venir en aide : « Cela ne me regarde pas, » répond l'autre, avec un mauvais regard. « Qu'êtes-vous venus faire ici? *Débrouillez-vous.* » L'ingénieur russe ne peut guère, malgré la douceur de son caractère, supporter sans mot dire l'insulte faite à son uniforme ; il prévient donc l'ancien *varnak* (brigand) qu'il aura prochainement des nouvelles du gouverneur général. Puis nous regagnons le tarantass. Au même moment le vieux smatritiel revenait avec cinq chevaux. Pendant qu'on les attelle, un grand gaillard d'une vingtaine d'années, assez peu solide sur ses jambes, s'approche en brandissant une hache ; il longe le mur à petits pas et se dirige vers M. Louchnikoff. L'équipage nous séparait ; je lui tournais même le dos et ne vis pas cette scène. Mais soudain un cri me fit bondir sur le marche-pied : «Votre révolver ! vite ! » J'eus le temps de le saisir, de le braquer sur l'assassin ; deux secondes plus tard, mon malheureux compagnon était décapité. « Ah ! bandit ! *canailla !* Hors d'ici, ou tu est mort ! » L'homme à la hache s'était arrêté net, à la vue de l'arme à feu ; il recula lentement d'une dizaine de pas, sans la perdre des yeux. Nous sautâmes en voiture, je me tins debout, pendant qu'on achevait d'atteler, surveillant les approches, prêt à tirer. Je n'y fus pas contraint. L'yemchtchik avait conscience du péril qu'il courait lui-même, car il fit diligence et lança ses chevaux au triple galop.

L'alerte était passée, mais notre ennemi — nos ennemis plutôt — avaient pu prendre un sentier de traverse; la nuit tombait et nous ne pouvions arriver avant minuit à la station prochaine. Il s'agissait donc d'ouvrir l'œil, de ne pas nous laisser fusiller de derrière un arbre. Pour comble de malheur, le chemin était affreux, il pleuvait depuis dix jours sur ces plateaux de 600 mètres d'altitude, couverts d'une épaisse taïga; nous avancions lentement, la bise du Nord avait couché pas mal de vieux mélèzes en travers de la route. Le danger d'être écrasé par la chute d'un de ces centenaires pourris n'est pas imaginaire dans les forêts sibériennes les jours de grand vent. Autre danger dans le pays que nous traversons: se trouvant loin des villes et de toute surveillance policière, il fourmille de *bradiaghi*. Nous en rencontrons deux campements; près de l'un deux se tient un téliaga qui nous empêche de passer. Son conducteur est ivre-mort, il ronfle et ses trois chevaux se sont arrêtés. Notre yemchtchik met pied à terre, le réveille d'un formidable coup de fouet sur la tête, l'injurie de la belle manière : « C'est un ivrogne, dit-il, qui est venu porter de l'eau-de-vie aux *bradiaghi* et qui a bu avec eux. » Que va-t-il sortir encore de cette altercation? Les vagabonds viendront-ils au secours de leur ami? Mais non, ils ont pris le large à l'arrivée du tarantass, se doutant bien qu'il serait dangereux de venir à cette heure nous souhaiter le bonsoir, puis ces forçats en rupture de bans n'ont pas le caractère aigri, ne nourrissent pas une haine féroce contre la société, comme certains exilés administratifs ou politiques. Le charretier fustigé, se voyant plus faible, se range donc pour nous livrer passage; ce sera un compte à régler plus tard avec son insulteur; nous n'en avons cure.

Après quatre heures de voyage nocturne sur ce chemin sinistre, juste assez large pour un équipage, et bordé d'une double muraille de taillis inextricables, nous achevons enfin la dernière verste, la trente-septième, nous arrivons à *Klioutchi* sans avoir cessé de faire le guet, et alors seulement nous respirons. L'écrivain du village qui fait fonction de maître de poste est un bonhomme de soixante-douze ans qui touche pour ce métier 3 roubles par mois; déporté depuis vingt-trois ans, ancien employé russe, très complaisant et sympathique, qui ne sait rien sur les minerais du pays ou

ne veut rien dire, soit par paresse, soit par crainte de se compromettre (partout ce sera la même chose), il nous édifie sur les « méchantes gens » d'Ilir et le vieillard à grande barbe blanche : quatre-vingts ans, nom célèbre en Pologne, Michel François Voïtzekovski ; amnistié, reçut 120 roubles pour frais de retour dans son pays, mais il les a bus ! Voilà comment, sans nous en douter, nous avons eu pour palefrenier un héros de l'indépendance polonaise.

15 août.

Départ à six heures du matin, après quelques heures de sommeil. Le tarantass a mieux résisté que nous aux fatigues de la dernière nuit. C'est merveille qu'il ne soit pas brisé, et je n'ai plus le droit de me plaindre de son prix élevé. Nous roulons maintenant, sous les rayons d'un soleil encore chaud, à travers un pays déboisé, cultivé, fertile ; la fertilité du sol, en Sibérie, se reconnaît à la présence du bouleau ; sapins et mélèzes ont disparu dans ce canton voisin de la grande route de Tomsk à Irkoutsk.

Nous arrivons en effet, à dix heures, après une étape de 37 verstes, à une station du *trakt* que nous connaissons déjà, *Touloun*, gros bourg de 1,500 à 2,000 âmes situé dans une belle et riche plaine qu'arrose l'Ilia. N'ayant rien à y faire, nous en repartons à midi dans la direction de l'Orient, et le lendemain vers midi nous avions franchi les 135 verstes qui séparent Touloun du village de Zima (Ziminskaïa stanzia), où nous avons le projet de séjourner un peu pour explorer ce coin de la vallée de l'Oka.

Mais avant d'entreprendre cette petite reconnaissance, le moment est venu d'aborder un sujet de causerie que nous avons peut-être eu tort de négliger jusqu'à présent ; ce pays sauvage que nous venons de traverser, sans encombre sinon sans émotions, est l'un des plus giboyeux qui soient au monde.

CHAPITRE XIV

LA CHASSE EN SIBÉRIE

La Sibérie, avec ses interminables forêts où l'action dévastatrice de la civilisation ne s'est exercée encore que sur quelques points, est un pays béni pour les chasseurs ; on peut même dire que la chasse y tient l'un des premiers rangs parmi les rares industries du pays.

A ce titre elle mériterait peut-être les honneurs d'un gros livre; mais on me pardonnera de glisser rapidement sur tout ce qui n'offre pas un certain caractère d'originalité.

Les oiseaux abondent, au moins dans la zone méridionale qui s'étend depuis l'Oural jusqu'à l'Océan Pacifique, au-dessous du méridien de Tobolsk ; on pourrait citer plus de cent espèces de canards sauvages, depuis la petite sarcelle chinoise de la grosseur d'une caille jusqu'au gros canard rouge, qui est de la taille d'une oie; ils voyagent par vols de plusieurs milliers, de même que l'oie sauvage qui arrive au printemps et retourne en Chine à l'automne. Mentionnons aussi l'hirondelle, la bécasse, le cygne, les grands échassiers et plusieurs espèces de bécassines dont les plus petites sont de la taille du moineau et les plus grandes pèsent une dizaine de livres; la gélinotte, la perdrix grise et la perdrix blanche, le grand aigle noir, etc.

Parmi toutes les chasses de gibier à plume, l'une des plus intéressantes est celle du *tétreau* ou *sourdeau*, grand coq de bois qui pèse jusqu'à 30 livres et se tient assez loin (une centaine de verstes) des lieux habités. Plumage gris et noir, sourcils rouges, bec crochu: tel

est le signalement de ce bel oiseau, qui vit de graines et de baies. De juillet à décembre on le chasse au chien d'arrêt, comme un volatile quelconque ; au printemps, c'est autre chose, et ce divertissement cynégétique vaut d'être conté par le menu.

A cette époque de l'année, le tétreau, qui pratique la polygamie, appelle ses femelles du haut d'un arbre, perché sur une branche qu'il a choisie à peu près horizontale ; son appel se compose d'un long roucoulement suivi d'un cri bref ; et, chose très curieuse, pendant ce roucoulement, l'oiseau, les ailes à demi-ouvertes, la queue déployée, le cou tendu vers le ciel, dans une sorte d'extase, devient sourd au point de ne pas entendre un coup de fusil tiré sous son arbre ; c'est alors que le chasseur, s'il n'est pas à portée, s'approche en courant sans crainte d'effrayer son gibier. Seulement il doit s'arrêter net dès que le cri bref a retenti : l'oiseau a recouvré l'ouïe, et garde le silence en attendant la réponse de ses femelles. Puis le roucoulement recommence, le chasseur s'approche de nouveau pour s'arrêter au second cri perçant ; finalement il lui arrive de pouvoir tirer.

Dans le cas contraire, voici comment se terminent les amours du tétreau :

A un certain moment, convenu avec les femelles, le mâle s'abat sur le sol et y répand une bave que celles-ci viennent se disputer. Cette bave qui les féconde, une fois consommée, elles s'envolent sur les arbres voisins où elles donnent les signes de la plus vive jubilation.

Mais malheur aux jeunes tétreaux inexpérimentés qui viennent parfois troubler ces amours ! Ils restent déplumés, mourants sur la place ; c'est encore une bonne aubaine pour le chasseur.

Le coq de bruyère, qui existe aussi en Sibérie, appartient à la même espèce d'oiseaux, mais il est beaucoup plus petit, ne pèse que 5 à 6 livres, se tient à proximité des villages et se nourrit de grains ; sourcils rouges, plumage gris, jolie queue en trompette couleur bleu de pie, ailes noires et blanches.

Comme le tétreau, il se chasse à la saison des amours, mais avec quelques variantes : les coqs se réunissent par bandes de 10 à 20, ayant à leur tête ce qu'on appelle un *maître-chanteur*, au cri duquel les autres coqs obéissent et que le chasseur doit se garder de tirer

s'il se pose à sa portée. Il ne peut tuer impunément que les simples coqs accourus à l'appel du chanteur ; celui-ci ne s'en émeut nullement et ne bouge pas. Il vaut mieux toutefois patienter: quand tous les mâles sont réunis, les femelles arrivent à leur tour, et à ce moment les premiers se battent avec un tel acharnement, qu'on peut s'approcher sans crainte, ramasser les agonisants et les fourrer dans la gibecière.

*
* *

Les quadrupèdes de toutes sortes, depuis le timide chevreuil jusqu'à l'ours formidable, ne manquent pas dans les forêts sibériennes. Leur chasse est la principale industrie — la seule industrie, devrais-je dire — d'une population autochtone qui compte plus de cent mille individus.

Le chevreuil se chasse pendant la belle saison, soit par grandes battues, soit à l'affût. Dans ce dernier cas il faut connaître les sentiers qu'il suit régulièrement pour s'abreuver; on creuse sur ces sentiers, entourés de haies artificielles, des fosses profondes de 2 ou 3 sagènes (4 à 6 mètres) et que dissimule un clayonnage couvert d'herbes. Le chevreuil tombe dans ces fosses, et souvent il s'y rencontre en compagnie des loups qui le poursuivent. Il est avéré qu'en pareille occurrence le loup emprisonné ne touche pas à sa proie et reste assis dans un coin du *silo*, la queue entre les jambes. Ce fait rappelle les scènes qui se passent dans l'Inde ou l'Indo-Chine quand les crues des grands fleuves chassent sur les mêmes îlots le gibier inoffensif et le tigre. Celui-ci, affolé, ne songe plus à satisfaire ses instincts féroces. Le chasseur arrive, tue à coups de fusil loups et chevreuils, remonte les dépouilles avec une corde et les emporte attachés à sa selle.

Ainsi se chassent l'élan aux cornes plates à plusieurs branches, qui n'est pas rare non plus — mais à 300 verstes au moins des habitations — et le cerf royal, splendide animal qui est spécial à la Sibérie orientale où il est désigné sous le nom d'*isoubre*, et se reconnaît à ses magnifiques cornes à dix branches. Comme le chevreuil, il préfère vivre dans les terrains marécageux salés où pousse une grande herbe en forme de trèfle. Au printemps il jette ses cornes;

les pousses nouvelles, remplies de sang et presque transparentes, comme de la gélatine, molles et recouvertes d'un léger duvet de poils, sont si estimées des Chinois qu'ils en donnent jusqu'à 300 roubles (1,200 francs) de la paire ; ils les font sécher, les râclent et avec cette poussière fabriquent un médicament qui prolonge, paraît-il, de quelques jours la vie des mourants.

Le *massacre* des chevreuils, des élans et des cerfs, a lieu à l'automne, au commencement des froids ; les premières neiges fondent pendant le jour et gèlent pendant la nuit. Le chevreuil, leste mais lourd, glisse, se casse les jambes, tombe au pouvoir des chiens qui l'égorgent. Un seul chasseur avec sa meute peut tuer 100 chevreuils par jour ; on m'a cité des chasses de 200 et 250 victimes. Quoique barbares ces battues sont tolérées parce qu'elles permettent aux indigènes de se vêtir (la peau de chevreuil sert à faire des vêtements très chauds et impénétrables au vent) ; elles leur permettent aussi de payer leurs impôts en nature. Les nomades Toungouzes et Kargazes n'ont pas d'argent et parcourent les interminables forêts vierges pendant six mois de l'hiver, menant la vie la plus misérable par des froids de 50° à 60° centigrades au-dessous de zéro, et tuant tout ce qu'ils rencontrent, zibelines, martres, écureuils, renards, etc. Il est clair que par suite du défaut de réglementation ces chasses à outrance détruisent rapidement la fortune du pays : mais comment les règlementer et surveiller efficacement l'observance des prescriptions administratives dans une contrée deux fois plus grande que l'Europe entière?

Indépendamment du zèle immodéré des chasseurs, les incendies des forêts, résultat de l'incurie des habitants ou de la malveillance de condamnés en fuite, exercent une action funeste, sinon sur les quadrupèdes, du moins sur les espèces volatiles dont les nids et les œufs sont consumés par les flammes. Par exemple, dans les environs d'Irkoutsk, où des milliers d'hectares de bois flambent régulièrement chaque année, les compagnies de douze coqs de bruyère sont devenues très rares.

*
* *

La petite ville d'Yakoutsk (6,000 habitants), située par 62°,5 de latitude Nord et chef-lieu de gouvernement, est le grand marché

des peaux et fourrures sibériennes; il s'y tient chaque année, dans le courant de l'été, une foire comparable en petit à celle de Nijni-Novgorod; le mouvement d'affaires de cette foire fait connaître exacment pour la Sibérie orientale les résultats de la chasse d'un hiver, en ce qui concerne les animaux dont les dépouilles sont l'objet d'un commerce d'exportation; les peaux de chevreuil, du cerf, de rennes, restent dans le pays.

Or, en 1887 (dernière année pour laquelle on possède une statistique), il s'est vendu :

2,400 zibelines ;
5,000 martres ;
30,000 hermines ;
85,000 écureuils dits de Vilouisk ;
100,000 écureuils à queue blanche ;
240,000 écureuils à queue noire.

Les renards à longs poils se divisent en quatre catégories :

25 renards noirs ;
600 renards jaunes et noirs ;
5,000 renards rouges ;
20 renards bleus.

Il faut ajouter enfin :

9,000 renards blancs à poil court.

Veut-on avoir une idée des prix?

Les martres valent peu de chose, en moyenne 3 fr. 40; les hermines valent moins encore, 36 centimes; les écureuils de Vilouisk, 56 centimes; les écureuils à queue blanche, 76 centimes; à queue noire, 1 fr. 16.

Le prix de la zibeline varie de 60 francs à 400 francs; il est en moyenne de 80 francs. C'est la plus chère, et la plus belle aussi, de toutes les fourrures; une bonne pelisse, exigeant 60 à 70 peaux, coûterait en Sibérie une vingtaine de mille francs, et à Paris?... je n'ose avancer un chiffre. Certes, à égalité de surface, le meilleur renard n'atteint pas ces prix fabuleux : la plus riche peau coûte 600 francs à Yakoutsk et la moyenne des prix est de 300 francs seulement.

Ici je demande la permission de dissiper une confusion de noms dont l'origine paraît assez obscure : tous mes lecteurs français s'ima-

ginent à coup sûr qu'il s'agit du fameux renard bleu. Pas le moins du monde. Ces prix sont ceux du renard noir, à reflets bleutés et filets d'argent. Ce qu'on appelle en Russie le renard bleu est un animal à fond blanc et taches bleuâtres; il ne vaut que de 40 à 80 francs, c'est-à-dire bien des fois moins que son congénère. Les autres espèces ont une valeur plus faible encore : le renard rouge se vend en moyenne 16 francs, le renard blanc 20 francs, le renard jaune et noir 40 francs la peau.

Dirai-je que tous ces prix ont une tendance à augmenter d'année en année, signe certain du dépeuplement des bois? D'une foire à la suivante (1886-1887), la zibeline a augmenté de 50 pour 100, la martre de 30 pour 100, l'hermine de 20 pour 100, les renards blancs de 40 pour 100, et les autres renards de 25 pour 100.

*
* *

Je n'ai encore rien dit de l'ours dont la peau valait à Yakoutsk, en 1887, un prix moyen de 120 francs, maximum 280 francs; il s'en est vendu 500. C'est de l'ours gris que je parle; il abonde dans les forêts de la Sibérie centrale et méridionale; l'ours blanc y est inconnu; on ne le trouve ni à Yakoutsk, ni même à Verkhoïansk, par 68° de latitude; il faut aller pour le chasser dans les régions les plus septentrionales, au bord de l'Océan Glacial. Plus il fait froid, plus il est à son aise; aussi ne dort-il pas l'hiver.

Son congénère grizzly, au contraire, fait une sieste de six mois au moins, comme les marmottes, et c'est pendant cette période qu'on préfère le chasser; sa fourrure devient épaisse, longue et acquiert une plus grande valeur. La tanière que l'ours s'est bâtie lui-même à la chute des premières neiges est adossée à une branche d'arbre couchée sur le sol; aux rameaux de cette branche il ajoute d'autres rameaux et du feuillage ramassé par terre avec ses pattes de devant dont il se sert comme de mains; toute cette ossature constitue une vraie voûte que la neige vient recouvrir et sous cette voûte, il s'introduit seul, s'il s'agit d'un mâle, avec ses petits s'il s'agit d'une femelle; puis une fois tapi sous cette neige amoncelée, l'ours ferme l'ouverture qui lui a livré passage et attend la fin des frimas en se léchant les pattes, vivant de sa graisse.

Voici comment il est trahi : sa respiration, la chaleur de son

corps, pénètrent dans les fentes de la tanière imparfaitement close et il se forme extérieurement des glaçons de quelques centimètres. Quand donc les chasseurs d'ours, furetant à travers bois, aperçoivent ces glaçons à la surface de la neige durcie qui recouvre le sol d'une couche à peu près uniforme, ils savent tout de suite à quoi s'en tenir et rentrent au village en poussant des hourrahs! Puis ils reviennent au bois avec une meute de chiens spécialement dressés pour cette chasse et d'une espèce particulière : assez petits, noirs, à longs poils, oreilles longues et droites ; les chasseurs sont armés de fusils, sauf l'un d'eux qui a pour mission de démolir la tanière avec un épieu ferré. Aux premiers coups de l'épieu, un grondement souterrain retentit ; généralement l'ours n'attend pas une démolition complète qui permettrait de le tirer au gîte, il soulève subitement sa maison et bondit dehors : à ce moment les chiens noirs lui sautent au derrière, s'y suspendent à pleine gueule, et la vive douleur qu'il ressent arrête son attaque pour quelques secondes ; si plusieurs chiens sont éventrés, les chasseurs du moins ne risquent rien et peuvent viser, tirer, recharger à leur aise, jusqu'à extermination de la bête. Des chiens exercés ne reculent pas devant l'ours le plus formidable ; des chiens novices, c'est autre chose ; on en a vu prendre la fuite, la queue entre les jambes, à la vue de l'ours bondissant. Alors malheur aux chasseurs si leurs premières balles ne tuent pas l'animal ou s'ils ne parviennent pas à tourner assez vite autour d'un gros arbre pour recharger leurs armes. Chaque année la chasse à l'ours fait en Sibérie un grand nombre de victimes humaines. Mais aussi croirait-on que des Russes sont assez téméraires pour attaquer pareil ennemi avec un simple poignard ? duel insensé, où l'homme, s'il échappe à la mort, est à peu près sûr de recevoir de terribles coups de griffe. La tactique consiste à s'entourer le bras gauche avec une forte corde et à s'en faire un bouclier que la mâchoire de l'ours essaye vainement de briser, pendant que la main droite le frappe au cœur.

En été, pendant que l'ours se promène, sa chasse n'est ni plus ni moins dangereuse. On le suit à la piste avec les mêmes chiens qui l'attaquent de la même manière ; il s'agit ensuite de lui loger une balle au bon endroit.

L'ours affamé attaque-t-il l'homme en plein jour? Oui, même l'homme à cheval, et le cheval ne se fait pas prier pour déguerpir au galop, devant l'ours qui trotte à ses talons d'un pas rapide, eût dit le vieil Homère, et surprenant chez cette lourde bête.

Attaque-t-il — toujours quand il a faim — une charrette ordinaire, légère et découverte? Oui aussi, mais un *tarantass*, c'est-à-dire le lourd équipage fermé, traîné par trois, quatre et même six chevaux, assez long et assez large pour que deux personnes au moins puissent s'y coucher comme dans un lit ?

J'ai parcouru près de 5,000 kilomètres dans un pareil véhicule, et il ne m'est pas arrivé de voir le plus petit ours. Je ne puis donc invoquer mon expérience personnelle. Mais il est écrit que certaines rencontres n'arrivent qu'à ceux qui ne les désirent pas. Parallèlement à moi voyagèrent un haut fonctionnaire des Finances, cravaté de la croix de Saint-Vladimir, et un jeune sous-lieutenant de Cosaques, intrépide comme tout Cosaque doit être. C'est de ce dernier que je tiens le récit suivant. *Si non èvero...* direz-vous, mais je ne suis pas de cet avis, n'ayant aucune raison de mettre en doute la véracité de mon aimable interlocuteur.

Au milieu d'une forêt qui borde comme d'un mur les deux côtés de la route entre Atchinsk et Krasnoïarsk, leur équipage se trouva subitement nez à nez, vers la chute du jour, avec un ours de belle taille, assis sur la chaussée et regardant d'un air honhomme le tarantass qui approchait. Les chevaux prirent peur suivant leur invariable habitude en pareil cas, s'arrêtèrent net et se mirent à danser; que faire? L'ours ne bronchait pas et l'yemchtchik (postillon) ne contenait son attelage qu'à grand'peine.

« — J'ai deux révolvers, dit l'officier; je vais lui envoyer six balles pour commencer, et je l'attendrai avec les six autres.

« — Ne faites pas cela ! je vous le défends ! s'écria le financier ; nous sommes perdus !

« — Comment ! perdus? Mais j'ai aussi mon sabre ; préférez-vous que j'aille l'attaquer à coups de sabre ?

« — A coups de sabre! A quoi pensez-vous? riposta le haut fonctionnaire, en empêchant le lieutenant de mettre pied à terre. — Vous voulez attaquer cet ours ! Mais je vous dis que nous sommes tous perdus !

« — Eh bien! que faire, puisqu'il ne s'en va pas ?

« — Que faire ? Nous en aller, nous ! sauvons-nous d'ici ! »

Ce qui fut dit fut fait, mais la manœuvre n'était pas commode avec un lourd véhicule et des chevaux en l'air. L'ours qui la suivait de l'œil, avec un vif intérêt sans doute, vit tout à coup le tarantass verser dans le fossé, et, saisi de peur à son tour, il s'enfonça au galop dans la forêt.

Ainsi finit cette mémorable aventure.

Quelques semaines plus tard je racontais l'histoire au comte Ignatieff, gouverneur général de la Sibérie orientale; après en avoir ri, Son Excellence nous fit à son tour un récit par lequel je terminerai cette causerie ; il s'agit de loups maintenant, et cette dégoûtante bête, fléau de la Russie entière, peut être bien autrement dangereuse, même pour un gouverneur, que l'ours et les plus grands carnassiers.

« L'anecdote se passe en hiver, dit le comte. Je voyageais dans un traîneau attelé de trois chevaux en flèche — les pistes ne sont jamais très larges ; j'étais seul avec mon cocher et nous n'avions aucune arme. Tout à coup apparurent deux loups assis au milieu du chemin ; ils nous regardaient sans bouger. Nos chevaux s'arrêtèrent : celui de tête était courageux, et seul il eût passé tête basse et ventre à terre ; mais les deux autres avaient peur, soufflaient et s'agitaient. Nous restâmes donc en place, poussant des cris, faisant de grands gestes pour éloigner les loups. En effet, ils se mirent au pas, puis au petit trot, l'un devant l'autre et sans quitter la route ; nous les suivîmes, ils ralentirent l'allure et finirent par se trouver si près de l'attelage qu'on eût pu le croire formé de deux loups et trois chevaux. Après un petit temps de ce trot invraisemblable, nos loups s'assirent pour la seconde fois, les chevaux s'arrêtèrent aussi et nous recommençâmes nos cris. Les loups repartirent sans se presser, toujours l'un devant l'autre, et nous les suivîmes encore, à les toucher. On fit ainsi 1 verste et demie ; un village n'était pas loin. Les loups s'assirent pour la troisième fois, nous barrant le chemin; avaient-ils le sentiment que nous allions leur échapper et qu'ils devaient sans plus attendre sauter à la gorge des chevaux ? Le fait est qu'ils s'écartèrent, l'un à droite, l'autre à gauche de la piste, et que

voyant le mouvement, mon cocher, prompt comme l'éclair, lança l'attelage au triple galop. La première foulée nous mit à l'abri d'un bond, et mes admirables trotteurs défiaient toute poursuite. »

Combien, chaque année, de pauvres paysans sibériens ne sont pas aussi heureux ! Dans ce pays, comme en Indo-Chine, comme en Algérie même, si l'on va chasser le chevreuil ou le coq de bruyère, il est bon de prendre ses précautions : comme me disait Chassaing (de Batna), que je rencontrais un jour en plein cœur de l'Aurès, avec deux fusils armés, l'un de calibre ordinaire, en bandoulière, l'autre de gros calibre, sur l'épaule :

« Je cherche des sangliers ; mais on ne sait pas ce qui peut arriver. Il y a encore du lion dans ces montagnes ! »

CHAPITRE XV

UN BASSIN HOUILLER

16 août.

Revenons dans la vallée de l'Oka, où nous nous proposons de chercher les preuves de l'existence d'un bassin houiller, que certains indices nous ont signalé déjà comme probable.

L'écrivain de la station de Zima, un gros garçon tout réjoui, n'a jamais entendu parler de gisements de charbon dans le voisinage ; il déclare même qu'il ne sait où se procurer du kvass et fait mine de ne plus s'occuper de nous. Nous sommes donc obligés de le secouer ferme, il nous trouve le kvass demandé, en même temps qu'un indigène moins sot que lui, et cet indigène n'est autre que le maire lui-même, le staresta; ce fonctionnaire s'amène majestueusement sanglé dans un bel uniforme neuf : longue tunique russe aux pans plissés qui tombent à mi-mollet, au col montant et boutonné; galon d'argent au milieu de la poitrine et autour de la taille, glands d'argent aux hanches ; casquette verte à cocarde et enfin une brochette de trois décorations. Le brave homme est superbe, et on voit bien qu'il a conscience de son importance. Aussi emporte-t-il passeports, otkrytyi-list, tous nos papiers enfin, pour les lire à son aise ; il nous promet du reste d'envoyer *seïtchass* un télègue à trois chevaux pour notre visite à des affleurements de charbon, sis à 15 verstes en amont sur les bords de l'Oka.

Le mot russe *seïtchass* qui signifie *tout à l'heure*, n'engage pas à grand'chose; en effet le téliaga promis n'arrive qu'une heure après. Nous n'en partons pas moins, sous la conduite d'un yemchtchik qui prétend bien connaître les gîtes de houille et refuse de s'adjoindre un guide; deux bras de l'Oka sont franchis sur des bacs assez primitifs, puis nous faisons une charmante promenade de trois heures le long de la rivière, par monts et par vaux, à travers de petits bois clairsemés, coupés de cultures, égayés par de nombreuses fermes que le soleil à son déclin illumine de teintes douces. Nous arrivons enfin au hameau de *Kolgounaï*, but de l'excursion, et là, notre astucieux cocher, qui savait tout en quittant Zima, déclare avoir tout « oublié ». Le monstre ! Personne, dans ce hameau, pour nous renseigner; rien que des femmes, des chiens, des petits cochons noirs en train de se battre avec fureur et des vaches paisibles qui viennent mendier notre pain; tout ce monde-là se soucie peu des mines de charbon. Force nous est d'attendre le retour des travailleurs occupés aux champs, et nous dînons philosophiquement sur des billes de bois, en plein air; dans les maisons, la place n'est pas tenable, faute de ventilation; murs et fenêtres sont noirs de mouches. Enfin un vieillard se présente et nous dit que les gisements sont inabordables par la rive où nous sommes, qu'il faut retourner à Zima, envoyer à l'avance un canot et remonter la rivière en téliaga, par l'autre rive. Nous revenons donc très tard à la station; un gros orage a succédé à la chaleur assez forte de la journée. Le staresta, mandé, s'engage à faire partir une barque à quatre heures du matin et à nous amener lui-même un véhicule à six heures.

17 août.

Huit heures et demie sont sonnées et nous n'avons rien vu venir. Puis le bonhomme de maire arrive en se dandinant, tout seul, sans le moindre équipage. Il nous a déjà fait visite à six heures, dit-il, mais nous dormions. Pas de chance, Monsieur le staresta; nous étions debout à cinq heures. Le rusé compère s'excuse, avoue son mensonge et nous raconte d'autres histoires: le bateau qu'il avait en vue ne s'est pas trouvé libre, le propriétaire était couché, etc. etc. Mais lui, maire, a fait main basse sur un autre canot qui est en route pour

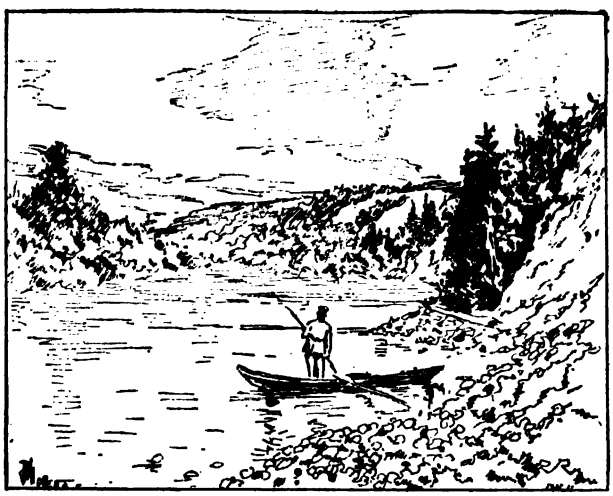
le gisement et nous allons avoir *siou minoute* (que mes lecteurs russes excusent cette orthographe!) un bon téliaga. *Siou minoute,* c'est sérieux; cela veut dire « *à la minute même* ».

Nous partons, en effet, quelques instants après cette chaude explication, par la rive gauche de la rivière, aussi plate que l'autre est accidentée, mais charmante du moins, couverte de riches prairies, de petits bois délicieux. Çà et là des groupes de paysans se rendent à leur travail; il est bien tard, mais qu'importe? On a bu, on a joué, on a bavardé une bonne moitié de la nuit; on ne peut donc pas se lever avec l'aurore. Çà et là aussi une fille ou un *maltchik* (gamin) sont montés sur un cheval qui traîne un monceau de foin enroulé par des cordes, procédé ingénieux pour se passer de charrette, mais aussi pour semer son bien; c'est à croire que le foin ne vaut pas cher dans ce pays. Eh bien! pas du tout. Malgré son abondance, il se vend 1 rouble le poud (4 fr. les 16 kilog.), en raison des exportations à Irkoutsk et aux mines d'or. Le prix des céréales est à l'avenant; le blé par exemple coûte de 1f,50 à 1f,80.

A midi et demi, nous avons parcouru 20 verstes et rejoint le canot que transporte un autre téliaga, nous faisons halte près d'un campement de moissonneurs, sous des bouleaux aux frais ombrages, et nous déjeunons sur l'herbe pendant qu'on met à l'eau l'embarcation, pirogue étroite, instable, que le moindre mouvement brusque ferait chavirer. Le staresta s'y accroupit à l'arrière, pour pagayer; un grand diable de Russe, son *adjoint,* accroupi également, nage à l'avant. M. Louchnikoff et moi, nous sommes assis entre les deux sur des piles de coussins protecteurs; le canot fait eau par maintes fissures.

A une heure, ainsi disposés, nous tentons la traversée de l'Oka qui mesure en cet endroit 150 mètres de largeur et coule avec une vitesse de 4 à 5 mètres par seconde. Nous commençons par descendre le courant, puis nous doublons une petite île et virons à son abri, non sans quelque émotion, pour remonter l'autre bras de la rivière et venir atterrir au rivage sablonneux et presque vertical de la rive droite. Le canot amarré, nous entrons tous les quatre, en file indienne, sous une vraie taïga, une des plus belles qui se puissent voir. Le sol disparaît sous une mousse parfois épaisse d'un pied et qui croît seulement vers le Nord; elle permet aux chasseurs indi-

gènes de s'orienter ; les arbres au contraire sont plus vigoureux du côté du Sud. Outre la mousse, la terre est couverte d'une végétation herbacée très puissante, et notamment d'une sorte de fougère sans feuille; puis à chaque pas nous nous heurtons contre des arbres couchés, morts de vieillesse, pourris sur place depuis des dizaines d'années, peut-être depuis des siècles. L'œil exercé de nos guides découvre presque aussitôt une sorte de tunnel percé à travers les taillis, la voûte en est encore très nette, les branches écartées n'ont



Une vue de l'Oka

pas eu le temps de reprendre leur position première. « Voilà un frayé d'ours, » disent-ils tout bas. Et l'examinant attentivement ils ajoutent: « Il n'y a pas une demi-heure que la bête a passé ici. » Nous n'avons pour toute arme qu'une hache destinée à nous ouvrir un chemin dans cette forêt vierge ; c'est maigre pour tenir tête à un ours, mais au petit bonheur!

Nous avons bientôt à gravir, avec une certaine peine, une colline escarpée, haute de 50 à 60 mètres ; la taïga la recouvre entièrement, sauf sur un carré de 25 à 30 mètres de côté, qu'occupe un affleurement de houille en combustion depuis 20 ans. D'assez loin à la ronde s'aperçoit « la montagne qui fume » ; un incendie de bois allumé par des vagabonds, a communiqué le feu au gisement. Tout d'abord

nous croyons au lignite; les indices recueillis dans la même journée portent à croire que la rive droite de l'Oka, du moins jusqu'à 25 verstes à l'amont de Zima, appartient au terrain houiller.

Du haut de la colline embrasée, d'où l'on jouit d'une vue superbe sur les plaines verdoyantes de la rive gauche, nous redescendons à la rivière sans accident ni mauvaise rencontre, mais non sans chutes, et nous reprenons le canot, après un court repos sur la mousse de cette forêt silencieuse qu'aucun Français n'a encore foulée.

De nombreux petits paroghi, sans écueils mais sans profondeur — un à deux pieds, — gênent la navigation jusqu'à Zima. La vitesse de ces rapides est telle que l'eau entraîne les cailloux du fond; ils s'entrechoquent avec un bruit qui se perçoit nettement de notre esquif. Ceci n'est pas une fable, comme l'histoire de l'herbe qui croît si vite en Sibérie, pendant les courts étés de ce pays, qu'en collant son oreille contre terre on l'entend pousser.

A 3 verstes en aval du gisement en combustion (22 verstes de Zima), nous trouvons un assez puissant affleurement de houille, sur la paroi d'une falaise de 10 mètres de hauteur et dans une gangue argilo-siliceuse. L'affleurement est recouvert d'une couche stérile de 3 à 4 mètres, puis il montre deux couches d'un pied chacune, et une couche de 5 à 6 pieds, toutes parallèles entre elles et séparées par des *lits* d'un pied environ d'épaisseur. A quelques centimètres de la surface dénudée et sale, apparaît sous le marteau le charbon noir, pur, mais léger; cette faible densité s'explique par la raison que les couches en question sont situées au-dessus du niveau de l'eau. Des puits creusés à une certaine distance du bord feraient connaître les données indispensables à une exploitation. Mais les moyens nous manquent pour faire autre chose qu'une inspection sommaire de cet affleurement; des recherches ultérieures pourront en déterminer la valeur exacte.

Nous continuons à descendre le courant sans souci des rapides. Les filons de houille se dessinent sur les berges argileuses de la rive droite, et sur plusieurs points se remarquent les traces d'incendies houillers. Après avoir relevé un deuxième affleurement de quelques verchoks d'épaisseur, nous faisons un crochet en lit de rivière pour arriver tout près de falaises plus hautes; nous man-

quons d'échouer, de nous briser sur un rapide, puis nous abordons. Du vitriol cristallisé avec filonnettes de houille intercalée, de quelques millimètres seulement, composent en grande partie ces escarpements de 15 à 20 mètres ; marchant au milieu de troncs d'arbres coupés presque au ras du sol, à la mode russe et que nous croyons en vrai bois, nous constatons avec stupéfaction qu'ils sont pétrifiés. Cette découverte fortuite avait son importance; nous étions au milieu d'une forêt fossile.

Mais le jour allait sur son déclin ; le moment était venu de battre en retraite sur Zima. « Skolko versta ? Combien de verstes ? — Quatre verstes à vol d'oiseau, répondent nos guides, mais il y a tant de rapides, tant de coudes qu'il faudra deux bonnes heures pour franchir cette distance si l'on ne prend pas des canaux de traverse. » Nous enfilons un de ces *pratoks* dont les rives abruptes sont couvertes d'arbres, vivants et morts, plus ou moins inclinés sur l'eau. Quelques-uns couchés sur l'argile du fond barrent complètement l'étroite artère navigable. Nous touchons plusieurs fois; allons-nous être arrêtés? Reste-t-il assez de tirant? Combien de verstes encore? — Deux verstes. A la bonne heure, nous voilà tranquilles. Une demi-heure après: Combien de verstes maintenant? — Deux verstes et demie. Quiconque a fait pareil voyage en compagnie de « vieux Sibériens » ne s'étonnera pas de ces réponses. Il faut s'armer de patience, lever les bras en l'air, si l'on veut, mais ne rien dire. Ce serait peine complètement perdue. On finit toujours par arriver; le temps ici n'a pas de valeur. Nous débouchons en effet, vers huit heures, dans le lit paisible de la rivière Zima, affluent de l'Oka, puis nous arrivons sur un radeau flottant où une jolie lavandière nous aide en riant à débarquer. Pourquoi riait-elle? Je ne l'ai jamais su.

Nous dînons d'un excellent cuissot de chevreuil que nous offre l'aimable hôtesse de la *Zemskaïa dom,* encore une femme déportée — cela se voit tout de suite à son air triste et à je ne sais quel reste de distinction. La pauvre femme! Pour la remercier de son attention, je lui fis — bien involontairement — une peur abominable ; il faut que je m'en accuse à la face du Ciel et des hommes. On m'avait laissé seul ; personne ne s'occupait plus de moi. Je sortis donc dans

la cour et me mis à crier : *Pajalst ! Pajalst !* abréviation de *Pajalouista*, s'il vous plaît. — Aussitôt je vis accourir servante et maîtresse, celle-ci tomber dans les bras de l'autre, et la fille aviser un verre d'eau à portée de sa main, le porter à sa bouche, cracher ainsi plusieurs gorgées en pluie fine à la figure de la dame éperdue. Du diable si j'y compris quelque chose ; sur le moment je crus à une querelle. Mais en même temps se précipitaient une douzaine de moujiks, puis M. Louchnikoff qui m'expliqua l'alerte dont j'étais la cause. J'avais crié : *Pajalst*, on avait entendu : *Pajar !* Au feu ! Depuis ce jour je n'oubliai jamais le mot dont il faut se servir pour appeler une femme de chambre : *diavouchka*. Ma pauvre hôtesse resta plus d'une heure évanouie, et je ne manquai pas de prendre le plus vif intérêt aux soins que lui prodigua — ô bizarrerie du sort ! — un vétérinaire de passage.

18 août.

J'ai parfaitement dormi dans le tarantass, pendant que M. Louchnikoff était mangé par la vermine dans une chambre dont l'aspect de propreté l'avait séduit. Il se consola en m'apprenant que la mousse intercalée à coup de maillet entre les billes de bois qui forment les murs, est un nid à punaises et à cancrelats.

Les chevaux commandés pour sept heures arrivent à dix ; encore ce sont des chevaux de paysans, à tarif double. Ce petit retard est employé à la réparation d'une ferrure de l'avant-train ; sans le savoir, nous aurions pu rester en détresse, peut-être chez les brigands d'Ilir. Le staresta, fortement abreuvé d'excellent kvass frappé (ici les glacières ne coûtent pas cher) nous met en voiture et nous reprenons la route d'Irkoutsk. A une heure et demie nous sommes à la station suivante, Tiuret, et descendons encore à la *zemskaïa quartiva*, tenue par une vieille femme russe fort intelligente, d'origine bouriate ; nous mandons le maire, le prions de nous procurer des chevaux et un guide pour nous conduire en un certain endroit où doit se rencontrer, suivant nos conjectures, un affleurement de houille. Ici tout marche bien ; nous partons à trois heures, malgré l'orage qui menace. Le *trakt* franchit une chaîne de collines, dominant la plaine de 150 mètres environ ; nous faisons halte au sommet, avec le guide et les pio-

cheurs qui nous ont suivis, et l'on se met à fouiller le sol. Après trois heures de recherches, apparaît à la profondeur de 1m,50, sous une couverture de terre rouge, argilo-sableuse, le toit d'un filon de houille mêlée de schiste noir, désagrégé, humide, presque pourri. Le rejet de cette couche carbonifère paraît assez remarquable pour être signalé. La pluie et le crépuscule ne nous permirent pas de continuer les investigations, mais nous savions ce que nous voulions savoir. C'est dans cette zone fertile, entre les stations de Tiuret et de Zalari, qu'il faut s'attendre à trouver le centre du bassin houiller.

Nous descendons l'autre versant des hauteurs qui forment un cirque à ouverture tournée vers le Nord, et vers sept heures nous sommes à ce dernier village dont l'unique rue fourmille de paysannes endimanchées, séduisantes et proprettes sous leurs éclatants costumes blancs et rouges. C'est aujourd'hui le jour de l'Assomption russe. En revanche cette station, administrée en régie par le gouvernement (les entrepreneurs demandaient 1,700 roubles par an et par paire de chevaux, à cause des prix élevés du foin et de l'avoine) ne peut nous offrir qu'au poids de l'or l'unique attelage disponible, et nous laissons se morfondre toute seule une vieille dame qui attend déjà depuis vingt-quatre heures. « Pauvre je ! » s'écria-t-elle en nous voyant partir [1].

Nos études minéralogiques sont finies et M. Louchnikoff, très fatigué, voudrait bien revenir tout droit à Irkoutsk dont nous sépare une distance de 234 verstes. Mais je lui dis en riant que, mon itinéraire étant fixé *ne varietur*, je me verrai contraint de le déposer à une station de poste, comme la bonne femme de Tiuret, s'il ne se décide à m'accompagner aux salines d'Oussolié, puis à la prison d'Alexandrovsk. Il n'était pas besoin de cet argument sans réplique pour obtenir de l'aimable ingénieur un consentement accordé d'avance.

19 août.

Nous roulons toute la nuit sans arrêt, avec des chevaux de paysan payés à tarif triple. Le meilleur des padarojni, disent les exploi-

[1] La charmante formule « Pauvre je », dont la contrepartie serait « Pauvre tu », traduit littéralement l'exclamation russe « Biédnaïa ia ».

tants d'or qui ont à faire ce voyage une ou deux fois par an, c'est le porte-monnaie. Il faut s'attendre à y puiser sans compter quand on a la malchance de croiser la poste, et c'est ce qui nous arrive ; nous rencontrons même les deux postes allant en sens contraires, en tout une dizaine de voitures qui drainent tous les chevaux des stations. Pendant que mon compagnon dort furieusement, je dois faire réveiller le forgeron de Tchéremkhovsk pour une avarie grave survenue à une roue. Coût : 5 roubles, pour avoir troublé pendant une heure le sommeil de monsieur le forgeron.

Enfin nous sommes à midi au relais de *Maltinsk*, dont la coquetterie m'a déjà frappé. Là nous quittons le trakt pour prendre le chemin d'Oussolié, situé à 13 verstes ; c'est encore aujourd'hui dimanche, le village est en fête et j'admire un nouveau fourmillement de paysannes en bottines, car les Sibériennes de la campagne méprisent unanimement le sabot et s'achètent de belles chaussures de cuir, venues d'Europe, qui leur coûtent bien 5 à 6 roubles. Il leur arrive seulement, pour les ménager, de porter en été de petits souliers en bois tressé, une sorte de sandale qui vaut 15 kopeks et dure deux mois. Très coquettes, les paysannes sibériennes.

A une heure et demie, par une forte chaleur, nous faisons notre entrée dans le bourg d'Oussolié, situé au bord de l'Angara et trouvons à grand'peine la *zemskaïa dom*. C'est la maison de la « Belle au bois dormant » ; tout le monde y fait la sieste. Enfin un *starik* (vieillard) se dévoue, et en l'absence du propriétaire de la fabrique que nous devons visiter, va quérir le sous-directeur qui vient bientôt se mettre à nos ordres. « Merci, *starik*, » dit M. Louchnikoff. Ainsi s'exprime la langue russe : « Merci, vieillard. » Cette façon de parler a je ne sais quel parfum antique et ne doit pas se traduire par la locution faubourienne : « Merci, mon vieux. »

CHAPITRE XVI

OUSSOLIÉ. — LA PRISON CENTRALE D'ALEXANDROVSK

Le sel ne manque pas en Sibérie; il est l'objet d'une industrie qui, sans être bien perfectionnée, suffit actuellement à la consommation d'une grande partie du pays.

D'importants gisements de sel gemme se rencontrent dans le gouvernement d'Yakoutsk, près de la rivière Vilouisk, affluent de la Léna; on leur attribue 200 verstes de longueur sur 100 verstes de largeur, mais l'éloignement n'a pas encore permis de les exploiter.

Le sel est obtenu, en Sibérie occidentale et orientale, par l'évapotion spontanée (à l'air libre) ou artificielle (à l'aide de chaudières) d'eaux salées naturelles, formant des lacs ou des nappes souterraines [1].

[1] Voici, par gouvernements, quelques indications sur les salines où il n'est pas employé de machines, ni pour pomper l'eau, ni pour l'évaporer; la condensation du sel s'opère d'elle-même par évaporation en plein air d'étangs salés.

NOMS des GOUVERNEMENTS	NOMBRE D'OUVRIERS	QUANTITÉS DE SEL recueillies (EN POUDS)	PRIX DU SEL sur place (PAR POUD ET KOPEKS)
Gouvern. de Tomsk (quatre salines). . .	800	1.162.507	3 à 12 kopeks
Gouvern. de Sémipalatinsk (deux salines)..	200	397.108	?
Transbaïkalie (une saline	20	17.758	?

Le tableau ci-dessous résume la production de sel dans toute la région sibérienne pour l'année 1885 :

Sibérie orientale . . .	Gouvernement d'Irkoutsk	468.210	pouds
	» d'Yénisséisk . . .	201.596	»
Sibérie occidentale . .	Gouvernement de Sémipalatinsk.	397.108	»
	» de Tomsk	1.162.507	»
Région ouralienne . .	Gouvernement de Perm.	16.065.790	»
	Oural méridional.	1.500.000	»

Les usines que le hasard des voyages nous permet de visiter, appartiennent au gouvernement d'Irkoutsk, et sont désignées sous les noms de leurs fondateurs, MM. *Basanoff* et *Porotoff* [1].

Situées à 70 verstes au nord de la ville d'Irkoutsk, la première dans une île du fleuve Angara, la seconde sur la rive gauche de ce fleuve, en face de l'île, elles exploitent l'une et l'autre une nappe salée souterraine qu'ont révélée des suintements par les fissures des berges de l'Angara, en eaux basses. Le niveau de la nappe salée est un peu plus élevé que le niveau de l'Angara en été. Ce sont ces suintements qui ont mis sur la trace de la nappe souterraine, connue et exploitée depuis plus d'un siècle par les indigènes. Il y a huit ans seulement que des recherches sérieuses ont eu lieu, mais le vieux système de fabrication bouriate n'a pas encore cédé le pas aux procédés nouveaux des Européens.

Les puits de l'usine Basanoff ont 4 sagènes (environ $8^m,50$) de profondeur moyenne. L'eau est montée à la surface au moyen de

[1] Les usines où l'on *fabrique* le sel sont réparties comme l'indique le tableau suivant :

USINES de SEL	NOMBRE de PUITS	NOMBRE des OUVRIERS	QUANTITÉS de sel obtenues (EN POUDS)	PRIX DE VENTE du sel sur place (EN KOP. ET PAR POUD)
Gouvern. d'Yénisséisk (cinq usines). . .	11	158	201.596	30 kop. à 1 roub.
Gouvern. d'Irkoutsk (quatre usines) . .	10	390	468.210	75 kop. à 1 roub.
Transbaïkalie (deux usines).	13	98	16.267	1 roub. à 1 r. 30

pompes actionnées par un manège à quatre chevaux. Elle marque 9°5 Lamberti. Un autre manège élève cette eau dans une conduite en bois située à une dizaine de mètres de hauteur et qui parcourt à travers l'île un circuit de 500 mètres; en sortant de cette conduite, l'eau se déverse sur un long séchoir d'où elle est remontée dans les cuves de distillerie. Le séchoir, formé de clayonnages, a 140 sagènes de longueur et 4 sagènes de hauteur. Après s'y être évaporée, l'eau marque 11°2/3 Lamberti. Il y a cinq distilleries donnant

OUSSOLIÉ : FABRIQUE DE SEL

chacune 200 pouds de sel par jour; elles chôment deux jours par quinzaine pour le nettoyage. On compte deux cents jours de travail par an; l'eau reste gelée en hiver et la fabrication est arrêtée.

Le prix du sel a baissé depuis 1885; on le vend sur place dans les deux fabriques 70 kopeks le poud. Le prix de revient est de 50 à 60 kopeks. La fabrication aussi paraît s'être ralentie.

On compte actuellement (1888), 120 ouvriers à l'usine Basanoff, 100 à l'usine Porotoff; celle-ci emploie 40 à 50 forçats, la première n'en a que 8 à son service. Les condamnés, empruntés à un pénitencier voisin, celui d'Alexandrovsk, sont soumis, dociles, inoffensifs et ne cherchent pas à s'enfuir. En treize ans, on n'a relevé que deux évasions malgré le peu de surveillance; un gendarme séjourne à l'usine, mais les condamnés circulent librement, sans fers, et ne sont pas astreints à rentrer le soir à la prison.

Nous en étions quittes à six heures, de cette visite intéressante, et prenions aussitôt le chemin d'Alexandrovsk. La distance ne dépasse pas 15 verstes, mais il faut franchir trois bras de l'Angara; le plus grand mesure 500 mètres; on s'y aventure sur un mauvais petit bac, du système le plus primitif, vieux de quinze ans, presque pourri et aux trois quarts disloqué; va-t-il s'abîmer dans les flots, comme le fit tout récemment une barque vermoulue qui promenait le capitaine Médem, aide de camp du comte Ignatieff, et quatre amis? Le souvenir de cette catastrophe me revint à l'esprit, en voyant le malheureux ponton s'enfoncer sous le poids de notre tarantass et de ses quatre chevaux. « Eh! qu'importe! répondent les matelots; nitchévo, ce n'est rien. » En effet, l'action combinée du gouvernail et du courant nous emporte à la dérive suivant une diagonale, et vingt-cinq minutes après, nous touchons à l'autre rive. Combien d'années de service ce bac fournira-t-il encore? Un an, deux ans peut-être. Sera-t-il remplacé à temps? C'est peu probable. Il mourra à la peine. Tant pis pour les gens qui seront dessus; nitchévo.

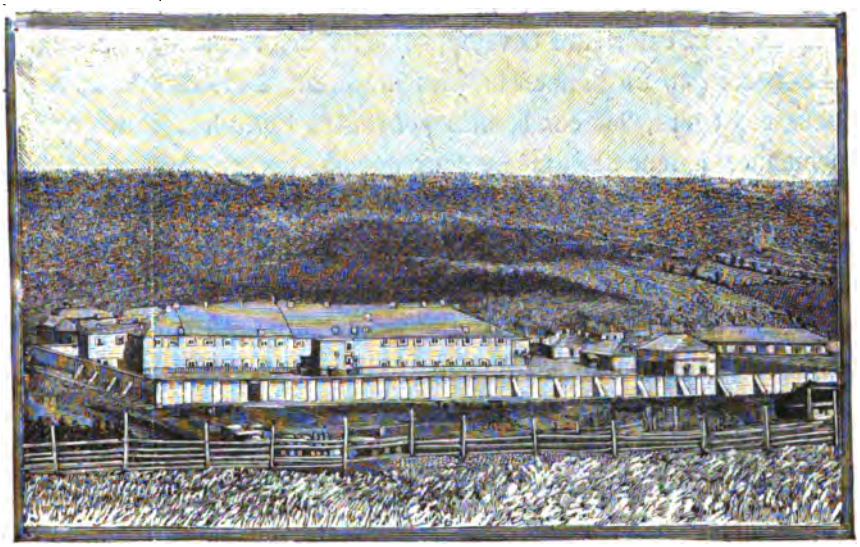
Le tarantass, mis à terre à bras d'hommes et prestement attelé, reprend sa course rapide sur un chemin vicinal entretenu par la grâce de Dieu et « par conséquent excellent », fait observer le malicieux yemchtchik qui fouaille l'attelage à tour de bras. Nos bons petits chevaux sibériens gravissent au galop les collines boisées qui ceinturent la vallée du fleuve; nous échappons bientôt à l'humidité pénétrante et aux nuées de papillons qui voltigent à la surface de l'eau, pour trouver sur les cimes un air tiède, et par moments des bouffées de chaleur; avec le ciel sans nuage qu'éclaire une lune étincelante, ce serait à se croire en Italie, si nous ne savions pas qu'il y a dans le voisinage de grands incendies de forêts. A 100 verstes du côté de l'Orient, se découpe sur l'horizon la haute chaîne qui supporte la cuvette du lac Baïkal.

Le faîte franchi, nous descendons l'autre versant à grande allure et pensons accrocher un superbe équipage lancé en sens inverse: celui d'un nabab sibérien qui possède, dit-on, quelque chose comme deux millions de roubles de revenu; il voyage en coup de vent. Saluez.

Enfin, deux heures après notre départ d'Oussolié, nous faisions

halte au fond de l'entonnoir où s'abrite le village d'Alexandrovsk.

Aussitôt dans la zemskaïa dom, M. Louchnikoff eut bientôt éventré deux ou trois boîtes de conserves, et nous dînâmes comme des rois. Une de ces conserves surtout nous rendit à la vie, je vous la signale comme digne de toute admiration; c'est un poisson de la mer Noire, le bélouga, préparé à Odessa, je crois, et qui a seulement le tort de coûter fort cher dans les magasins d'Irkoutsk. Quand je pense, à ce propos, que certains s'imaginent qu'on se pro-



PRISON CENTRALE D'ALEXANDROVSK

mène pour rien dans les pays déserts, par la délicieuse raison que les occasions de dépenses font défaut! Nous rîmes bien ce jour-là de cette théorie stupéfiante, qui supprime tout bonnement la faim, la soif et l'estomac.

Après une excellente nuit passée dans notre tarantass, nous gagnons à pied, vers neuf heures, les bureaux de l'établissement pénitentiaire. Nous sommes reçus par le sous-directeur, M. Liatoskovitch, puis par le directeur lui-même, M. Sipaghine. Il est clair que ma visite a été signalée; le gouverneur général vient de faire la sienne il y a quelques jours. M. Louchnikoff prend la parole, exhibe

nos papiers, fait connaître nos qualités. S'embrouilla-t-il dans ses explications? Le fait est que, sans en attendre la fin, le directeur charmé lui serra les mains avec effusion, en le complimentant de si bien parler le russe, lui, étranger, sans le moindre accent. Le brave homme nous prenait l'un pour l'autre.

Ce quiproquo éclairci, à l'hilarité générale, nous entrons dans l'immense prison qui peut recevoir 1,800 détenus. Imaginez un bâtiment rectangulaire en maçonnerie de briques et à un étage, qui était dans le principe une fabrique d'alcool, et s'est transformé avec un art merveilleux pour sa nouvelle destination; cours intérieures, cour extérieure enveloppant le bâtiment central, et ceinturée elle-même par un mur en briques mesurant 4 mètres de hauteur. Dans ces cours, les condamnés peuvent à toute heure du jour se promener à leur aise, même ceux qui ont les fers aux pieds. Aux quatre angles des murs d'enceinte, et extérieurement, des sentinelles surveillent les tentatives d'évasion et ont l'ordre de tirer sur les fugitifs; mais les cas sont extrêmement rares.

Nous franchissons la grille du corps de garde, où dix-sept soldats seulement assurent le service journalier de la prison (le directeur dispose en tout d'une compagnie de 200 hommes), et nous voilà introduits dans les larges corridors blanchis à la chaux et voûtés qui font le tour du bâtiment, au rez-de-chaussée comme à l'étage supérieur, et sont remplis de prisonniers, allant et venant dans leur costume de toile blanche, avec un infernal bruit de chaînes. Nous les coudoyons, nous échangeons même avec eux des bonjours, puis nous entrons dans leurs appartements. Toutes les portes sont ouvertes, les hautes fenêtres grillées laissent entrer beaucoup de lumière; ventilation parfaite, aucune mauvaise odeur. Des planchers partout, même dans les corridors.

Les dortoirs d'abord : on en compte 50 ; propreté irréprochable qui devrait faire honte à plus d'une station de poste sibérienne.

Ici les condamnés ne sont pas entassés les uns sur les autres, comme il arrive parfois dans les locaux étroits d'autres prisons.

La boulangerie: les détenus fabriquent leur pain et le font excellent; leur ration est de 3 livres par jour. C'est plus qu'il ne faut à un honnête homme. L'excédent est donné aux femmes qui ont voulu

suivre leurs coquins de maris, comme la loi les y autorise, avec leur progéniture, et sont installées au village. Deux ou trois fois par semaine elles viennent leur rendre visite au parloir.

La meunerie : dix meules en bois, chacune manœuvrée par quatre hommes et pouvant donner 8 pouds de farine par jour (environ 130 kilogrammes). La fabrication annuelle s'élève à 21,000 pouds (337,000 kilogrammes) et suffit à peu près aux besoins de la prison.

La cuisine : les détenus sont bons cuisiniers autant que bons boulangers ; je trouve du moins leur brouet noir assez savoureux. M. Louchnikoff préfère me croire sur parole. Sept chaudières monumentales dans cette cuisine aussi bien tenue qu'on peut le rêver : elles contiennent 30 védros chacune, 360 litres. Quatre sont destinées à la soupe, trois au thé. On prend le thé matin et soir, le repas substantiel a lieu à onze heures. Ce repas seul est fourni par l'Administration ; les détenus doivent acheter leur tchaï. Ceux qui manquent de toute ressource ne se voient pas privés pour cela du breuvage indispensable à tout sujet du Tsar : il est d'usage que les camarades plus fortunés partagent avec eux.

Ateliers de cordonnerie, de menuiserie, de serrurerie ; forges ; fabrique de pipes et autres objets en bois à l'usage des Bouriates (incrustations en argent et en os de seiche teints en rouge) ; fabrique de boîtes d'allumettes et de moules de cigarettes ; fabrique de cordes ; lingerie soigneusement aménagée et blanchisserie où je note une excellente recette, de l'invention du sous-directeur pour le lavage économique et rapide des chemises... Mais passons.

Aussi bien, les détenus sont-ils proprement vêtus, ils changent de linge tous les samedis, et même les bains chauds à la russe ne leur font pas défaut ; ils prennent un bain par semaine dans une grande salle qui peut contenir 70 individus à la fois.

La santé de l'esprit est soignée non moins que celle du corps : il y a une petite église dans cette prison.

Il y a aussi un hôpital de 40 lits ; mais en général il est vide. Dans le cours des trois dernières années, la mortalité n'a été que de 2 pour 100 par an ; elle atteint un tout autre chiffre à Saint-Pétersbourg ; jamais de typhus : la vallée d'Alexandrovsk, abritée du Nord,

très bien ventilée, est parfaitement saine ; jamais de scorbut : l'usage toléré du tabac éloigne cette dernière maladie.

Le travail, d'autre part, dissipe l'ennui de la réclusion ; il est obligatoire, sauf pour les vieillards et les malades, d'après certificat du médecin.

Outre le travail obligatoire dans l'intérieur de la prison, croirait-on qu'un certain nombre de condamnés — 300 environ — sont autorisés à sortir journellement avec ou sans surveillance, pour s'occuper au dehors, et qu'ils rentrent de leur plein gré, pour le repas d'onze heures et à la chute du jour ? Que d'autres même, en nombre égal, ont la faculté de ne pas rentrer du tout et de prendre du service chez les habitants ou de vivre avec leur famille ? Croirait-on surtout que dans le courant de l'année dernière, sur ces 300 condamnés en liberté, mais astreints à une résidence fixe, un seul a pris la fuite et disparu ! A l'usine d'Oussolié, l'ouvrier qui m'a suivi, portant le pied de mon appareil photographique (juste de quoi assommer un bœuf), était un aimable gredin de vingt-six ans, condamné pour assassinat. Dans un des ateliers que nous venons de visiter, l'atelier réservé aux Juifs, qu'on isole des autres détenus, un répugnant israélite de Varsovie, condamné « pour l'argent », c'est-à-dire pour faux ou pour usure, me demanda en mauvais français d'intervenir en sa faveur : il désirait se voir admis au travail libre, au travail à l'extérieur.

Malheureusement pour lui, son temps de séquestration n'avait pas atteint la durée fixée par la loi. Il lui restait trop d'années à faire. Lorsque ce reliquat est trop faible pour que le prisonnier ait intérêt à s'y soustraire en risquant une évasion qui peut lui rapporter une condamnation à perpétuité, alors seulement lui est accordé le travail au dehors avec obligation de revenir chaque soir, puis sans autre obligation que celle de la résidence. Cette tolérance, qui peint assez les sentiments humanitaires des Russes, serait sans doute inapplicable en France ; elle n'offre, paraît-il, aucun inconvénient dans les solitudes sibériennes et n'alimente que pour une faible part le grand courant de fuyards, d'évadés, qui circule chaque année entre la Sibérie et l'Europe.

Les condamnés ne se distinguent pas seulement par le genre de travail auquel ils sont astreints d'après leurs « états de services » ;

les uns portent les menottes aux jambes et ont la moitié droite de la tête rasée, les autres sont dispensés de ces humiliations destinées à prévenir l'évasion ou à faciliter la capture.

Les condamnés à perpétuité y sont soumis pendant huit ans; les condamnés au-dessus de quinze ans (de quinze à vingt ans), pendant quatre ans ; les condamnés de douze à quinze ans, pendant deux ans seulement ; au-dessous de douze ans, il faut retrancher deux mois par année en moins ; par exemple, un condamné à neuf ans gardera les fers et la tonsure pendant une année et demie.

Les condamnés ont la faculté d'écrire ; tous aussi peuvent lire, mais seulement des livres religieux. Cette dernière exigence du règlement est celle qui indispose au suprême degré les condamnés politiques ; les forçats nobles, suivant l'expression employée par les forçats de droit commun, travaillent peu, ou du moins l'Administration ne les chicane pas à cet égard ; sur le chapitre des lectures, elle se montre impitoyable. Je ne critique ni n'approuve, je constate.

L'occasion ne m'est pas offerte de rencontrer ici un de ces prisonniers d'Etat, transformés en martyrs par la légende. Il s'en trouve assez rarement à la prison d'Alexandrovsk, et encore cette prison ne les reçoit que momentanément, dans des cellules parfaitement claires et aérées, en attendant leur transfert en Transbaïkalie, ou à Karas sur le Haut-Amour.

Ils ne vont pas plus loin ; l'affreuse île de Sakhaline est réservée aux assasins les plus dangereux.

Voici du reste la nomenclature des détenus d'Alexandrovsk pour les deux dernières années :

	1886	1887
Parricides	2	»
Meurtres	640	201
Évasion, vagabondage	425	576
Brigandage	94	104
Attaques dans une maison particulière	171	160
Blessures graves	276	266
Incendies	101	130
Désobéissance et outrages aux autorités	53	24
Résistance armée aux autorités	24	19
Blessures suivies de mort	109	56
Vol	103	416

	1886	1887
Viols	14	36
Fausse monnaie	16	40
Sacrilèges	29	39
Criminels dont on ignore les motifs de condamnation	22	»
Détenus politiques	1	2
Crimes divers	124	481

Les condamnations s'échelonnent de la manière suivante :

	1886	1887
A perpétuité	31	35
De 15 à 20 ans	69	62
De 8 à 15 »	701	854
Moins de 8 »	1.402	1.597

Encore un peu de statistique : L'âge des détenus.

Au-dessous de 30 ans	761	1.114
» de 30 à 40 ans	694	804
» de 40 à 30 »	748	630

Leur religion :

	1886	1887
Orthodoxes	1.452	1.898
Catholiques	120	139
Protestants	59	32
Mahométans	301	249
Juifs	220	188
Géorgiens	15	26
Sectaires (raskolniks)	36	16

Parmi tous ces individus, dont un certain nombre sont des brutes, le type le plus curieux est celui du détenu qui a oublié son nom. On compte plusieurs dizaines de ces gaillards-là.

Dans tout le cours de l'année, l'hiver surtout, quand la faim fait sortir le loup du bois, le directeur de la prison reçoit la visite d'un vagabond dépenaillé, qui lui tient ce langage :

— Je viens me constituer prisonnier.

— Pourquoi ? Qui es-tu ?

— Je ne sais pas.

— Ton nom ?

— Je l'ai oublié.

— Ton passeport ?

— Je n'en ai pas.

— Tu es un bradiaga (vagabond); tu t'es échappé de prison. Quel crime as-tu commis ?

— J'ai oublié.

Impossible d'en tirer autre chose. D'autres se donnent le malin plaisir de mystifier la justice ; ayant entendu parler de crimes dont les auteurs sont restés introuvables, ils se les imputent de gaîté de cœur, uniquement pour mettre en branle les juges d'instruction et se faire offrir d'intéressants voyages « aux frais du gouvernement ». On les promène de ville en ville et finalement la ruse se découvre; il est un peu tard. On garde les facétieux personnages sans connaître leur identité.

Trois heures sont bien vite passées dans ce pénitencier d'Alexandrovsk, qui me paraît un modèle. Puis nous allons visiter la prison nouvelle achevée tout récemment par les soins de M. le baron Rosen, ingénieur en chef de la Sibérie orientale, mais encore inhabitée. Une route de 500 mètres, admirablement entretenue par les condamnés et bordée par de minces affleurements de lignite (15 centimètres d'épaisseur) conduit de l'ancienne prison à la nouvelle. Chemin faisant, nous rencontrons par hasard la charrette de boucherie qui apporte la viande des prisonniers ; le bœuf y est tout entier ; on n'en n'a retiré que le filet. De distance en distance, des soldats en uniformes de toile blanche sont en sentinelle, le fusil chargé ; ce sont tous d'excellents tireurs.

Une soixantaine de détenus, surveillés par 15 soldats, travaillent encore à la jolie maison de bois, à un étage, où s'installeront les bureaux de la direction. En face se développe une palissade formée de fortes planches jointives et terminées en pointe ; elle a 5 mètres de hauteur : c'est le mur d'enceinte de la prison. Il est de forme rectangulaire, et ce rectangle est partagé en deux par une autre palissade ; à droite, côté des hommes ; à gauche, côté des femmes. Dans chaque quartier, plusieurs bâtiments en bois, isolés les uns des autres, et d'architecture très étudiée : le dortoir, qui contiendra 125 personnes (il y en a quatre dans le quartier des hommes,

un dans celui des femmes), la boulangerie, la lingerie, les lieux d'aisance, les bains.

D'honnêtes gens s'accommoderaient fort d'une pareille résidence.

Ajouterai-je, comme complément de ces impressions personnelles, qu'il m'a été donné de recueillir les témoignages peu suspects de plusieurs Polonais déportés à la suite de l'insurrection de Pologne (1863), graciés après un certain temps de bagne et qui se sont volon-

CONDAMNÉ DE DROIT COMMUN

tairement fixés dans le gouvernement d'Irkoutsk, où ils jouissent de tous leurs droits civils, même de ceux que confère une ancienne noblesse? Ces témoignages n'ont pas varié.

Le régime des prisons et des bagnes sibériens ne mérite pas, en général, la mauvaise réputation qu'on lui a faite; ni les condamnés de droit commun, ni les déportés politiques ne sont maltraités systématiquement ; le fond du caractère russe est la bonté; l'emploi des châtiments corporels ne constitue jamais qu'une exception, de même qu'il n'est pas d'usage d'imposer aux détenus un labeur excessif.

« Aux mines de Nertchinsk — me disait l'un de ces Polonais — je

devais casser du minerai de plomb argentifère ; combien m'en donnait-on par jour ? Le contenu d'un chapeau. »

Il ajoutait, pour être impartial :

« Il se trouve que des agents de l'Administration se rendent parfois coupables de concussion, notamment pour ce qui concerne la nourriture des condamnés. On a vu de ces malheureux internés dans les mines de Transbaïkalie, en être réduits, pour ne pas mourir de faim, à vendre leurs vêtements ; ils appellent cela « manger ses habits ».

CONDAMNÉ DE DROIT COMMUN

Châtiés pour ce délit — un forçat ne possède rien en propre — ils recevaient un nouveau costume et le vendaient encore... »

Ces exactions, « Dieu est trop haut et le Tsar trop loin pour les empêcher ». Elles peuvent occasionner des révoltes, et c'est alors que le cachot, les fers, le knout, la pendaison même, apparaissent comme moyens de répression. Mais, le plus souvent, ces rébellions se produisent pour des causes parfaitement insignifiantes. Il faut savoir que le paysan russe, le moujik, détenu ou non, s'emballe avec une facilité extraordinaire, s'il a la tête échauffée « par le vin », c'est-à-dire par l'eau-de-vie ; vous voyez alors les meilleurs amis s'assommer à coups de poing, puis se larder à coups de couteau.

Mais comment se fait-il que les forçats puissent s'enivrer? Le fait s'explique précisément par le peu de sévérité du régime des prisons, surtout en Sibérie orientale, où les gardiens sont choisis, non dans l'infanterie de ligne, comme en Sibérie occidentale et en Russie d'Europe, mais parmi les Cosaques.

Or il paraît que ces braves Cosaques sont les premiers à éluder les rigueurs du règlement, au point d'apporter aux prisonniers l'indispensable vodka dans le canon de leur fusil !

Il paraît aussi qu'à certaines grandes fêtes, il est de règle que les habitants se cotisent pour envoyer aux détenus du voisinage des provisions de toutes sortes, même des gâteaux, des sucreries.

« Ne faut-il pas, dit-on, que ces pauvres diables s'amusent comme tout le monde ? Pourquoi pas ? »

Je ne sais comment exprimer l'admiration que m'inspire un trait de mœurs aussi touchant.

Il est quatre heures. La journée s'est écoulée trop vite. Quand nous rentrons à la zemskaïa dom, les chevaux commandés pour deux heures, sont repartis. Leur propriétaire a perdu patience, et il exige, pour les ramener, le prix d'une double course. Cet homme n'a pas tout à fait tort. Nous lui donnons raison, et à cinq heures notre tarantass roule grand train sur la belle route d'Irkoutsk, dont 71 verstes nous séparent. Deux stations intermédiaires : *Oust-Baletskaia* et *Ourik*. Au premier relais, le maître de poste, au vu de mes passe-

ports, me prend pour une « Grande Excellence », nous donne ses meilleurs chevaux, commande à l'yemchtchik de mettre son plus beau bonnet avec la plaque de cérémonie. Puis notre course, sur cette route toujours magnifique, devient endiablée, vertigineuse. Si jamais, pour un motif quelconque, ils vous croient quelque grand personnage, gardez-vous de détromper les maîtres de poste !

Nous suivons un plateau dominant d'une centaine de mètres la vallée de l'Angara ; à nos pieds, des nuages de brouillard couvrent la plaine à perte de vue, pendant que des bouffées d'air chaud nous arrivent on ne sait d'où. « C'est du Gobi, sans doute, » dit M. Louchnikoff. » Pendant le mois de décembre, ce vent chaud de la Chine

fait fondre les neiges des hauteurs, tandis qu'elles s'accumulent dans les bas-fonds. » Mais bientôt le ciel se voile de nuées sombres, les étoiles disparaissent, la pleine lune devient rouge et prend peu à peu l'aspect d'une lanterne vénitienne. Nous approchons d'un incendie. En effet, à la station suivante, l'écrivain qui remplace le maître de poste nous apprend qu'une forêt brûle à quelque distance. Ce brave écrivain ! Figurez-vous un bon petit vieux à lunettes, qui tout à coup s'interrompt dans la lecture de mes papiers pour m'adresser la parole dans le français le plus pur. « Ah ! Monsieur, quel malheur est le mien ! Tel que vous me voyez, gagnant tout juste 7 roubles par mois — une vingtaine de francs — j'ai été notaire à Moscou ; oui, à Moscou, et l'on m'a condamné à la déportation pour un faux de 200 roubles que je n'ai pas commis ; 200 roubles ! Songez-y, Monsieur, moi, un riche

notaire ! Mais les experts ont cru reconnaître mon écriture. Que faire ? » ajoute-t-il en hochant la tête. Nous lui laissons comme consolation une bouteille de vodka, et il nous remet en voiture avec les marques de la plus vive gratitude. Pauvre vieux !

Il est onze heures quand nous rentrons dans la grande ville d'Irkoutsk. La lune a repris son éclat, et les veilleurs de nuit, armés de leurs tambours de bois, s'escriment à faire un vacarme qui n'éloigne pas les voleurs, mais empêche les habitants de dormir.

CHAPITRE XVII

L'AVENIR DE LA SIBÉRIE

Nous venons de parcourir pas mal de verstes, et cependant que de faits indispensables à la connaissance de la Sibérie nous n'avons pas eu l'occasion de mentionner ! C'est ainsi, par exemple, que l'existence d'abondantes mines de cuivre mérite bien d'être signalée.

L'empire russe renferme d'assez nombreux gisements de ce métal. Le tableau suivant fait connaître l'emplacement par région et la production en 1885 de ceux de ces gisements qui sont exploités :

Oural. . .	Gouvernement de Perm.	117.342 pouds de métal
	» d'Oufa	29.359
Altaï (gouvernement de Tomsk).		24.605
Steppes kirghizes (gouvernement d'Akmolinsk). . . .		23.933
Caucase. .	Gouvernement d'Elisabethpol	78.348
	» de Tiflis	3.271
Finlande (gouvernement de Viborg).		11.400
	TOTAL.	288.258 pouds

Cette production totale a subi dans les dernières années les variations suivantes :

1876	236.453 pouds de métal
1879	190.687
1882	219.280
1883	265.939
1884	379.687
1885	288.258

L'augmentation brusque qui date de 1883 provient d'un développement survenu dans les exploitations de l'Oural ; en Sibérie, au contraire, la production a suivi une marche décroissante, comme il

résulte du tableau ci-dessous :

ANNÉES	ALTAI	STEPPES KIRGHIZES
1876	33.645	28.865
1879	28.690	.31.175
1882	16.800	19.100
1883	14.015	22.214
1884	24.000	34.500
1885	24.605	23.933

Les mines de cuivre de l'Altaï appartiennent au Cabinet de l'Empereur, celles des steppes kirghizes à des particuliers.

Il y a deux ans la Sibérie possédait deux usines de cuivre : celle de *Souzounsk* (Altaï), appartenant au Cabinet, a été fermée en 1887, bien que le minerai fût plus riche que celui de l'Oural (Nijni-Taghilsk) ; mais on a trouvé que les gisements étaient trop éloignés de l'usine. Elle produisait environ 20,000 pouds de métal par an. L'autre usine celle de *Spasski* (gouvernement d'Akmolinsk) appartient à un particulier et fonctionne encore ; mais elle est à vendre.

Dans le district de Minoussinsk, beaucoup de beaux gisements ont été découverts et concédés; mais ils restent inexploités. Règle générale, la main-d'œuvre est trop chère en Sibérie orientale, par le fait même de sa rareté, puis l'éloignement est trop grand pour que toute autre exploitation que celle de l'or ait tenté les industriels. La construction du chemin de fer transsibérien modifiera évidemment cette situation. . . . .

Le platine [1], le manganèse [2], le chrome [3], le zinc [4] et l'étain [5]

[1] N'est exploité que dans l'Oural. Voici la production pour une série de cinq années :

ANNÉES	POUDS	LIVRES
1881	182	10
1882	249	11
1883	215	33
1884	136	24
1885	158	8

[2] Existe dans l'Oural, mais le développement de son exploitation y est paralysé

existent dans plusieurs régions de l'empire russe : aucun de ces métaux n'a encore été découvert en Sibérie.

Mais l'étude particulière des différentes richesses naturelles que les plus récentes explorations ont signalées sur le sol sibérien ne saurait trouver place dans des notes de voyage ; elle doit faire l'objet de mémoires spéciaux. Contentons-nous de jeter un coup d'œil d'ensemble sur la mise en œuvre de ces richesses à l'époque actuelle, les causes primordiales qui ont retardé jusqu'à ce jour le développement économique de la Sibérie, les moyens d'annihiler ces causes, de supprimer les obstacles qui ont nui depuis plusieurs siècles à la prospérité de ce grand pays.

*
* *

La « Sibérie méridionale », telle que nous l'avons définie géographiquement, possède une population de plusieurs millions d'âmes, un sol fertile, un climat très salubre, des mines aussi nombreuses que puissantes : or quelle est aujourd'hui la situation industrielle de ce pays particulièrement favorisé sous le rapport des richesses minérales et métalliques ?

La réponse est aussi simple à faire que douloureuse à enregistrer ; nous la tenons du gouverneur général lui-même, le comte A. Ignatieff :

« Il n'y a en Sibérie aucune autre industrie sérieuse que celle de l'or et celle de l'alcool. »

Les établissements industriels autres que les laveries de sables

par la concurrence des grands gisements du Caucase. Voici la production totale de la Russie pour l'année 1885 :

Caucase.	3.640.800	pouds
Oural.	54.700	»
	3.695.500	»

[3] Est exploité dans l'Oural, mais ces exploitations ne méritent qu'une mention ; il n'en existe pas de statistique.

[4] Les minerais de zinc sont exploités en Pologne ; cinq usines fonctionnent dans le gouvernement de Pétrokoff. La production moyenne annuelle pour la période décennale 1876-1885 est de 269,756 pouds.

[5] N'a encore été trouvé qu'en Finlande. La production en 1885 s'est élevée à 860 pouds.

aurifères et les distilleries d'eau-de-vie de grains méritent à peine l'honneur d'une mention ; leurs produits sont si primitifs qu'ils ne parviennent pas à faire concurrence, malgré la cherté des transports, aux produits similaires expédiés d'Europe. C'est au point que l'industrie de la préparation des peaux et des fourrures ne s'est pas implantée encore dans ce pays de production par excellence ; les peaux brutes sont envoyées d'Irkoutsk et d'Yakoutsk à Moscou d'où elles vont en partie à Leipzig ; une fois préparées, elles reviennent au fond de la Sibérie, pour être vendues plus cher sur les lieux de chasse qu'à Londres, Paris ou Berlin. Il en est de même — à part le sel et les céréales — des principaux objets de première nécessité : par exemple, dans tous ces districts couverts de gras pâturages, où les moutons, les brebis, les chèvres, de même que les grosses bêtes à cornes se comptent par centaines de mille et par millions, il n'existe pas une seule fabrique de draps, ni de bougies, ni de conserves alimentaires ; la grande masse des produits vient d'Europe, de même que le thé arrive de Chine, en longues caravanes de voitures ou de traîneaux, qui traversent l'Asie *au pas*, jamais à une autre allure.

La Sibérie vit donc pour elle-même sans toutefois se suffire ; elle nourrit assez bien tous ses habitants (à l'exception des indigènes qui habitent les extrémités polaires) ; mais manquant de toute industrie, elle reçoit de l'Europe tout ce qui n'est pas céréales, produits de la terre, et lui rend en échange une partie de ses productions naturelles. Tous les métaux, tous les objets métalliques, etc., sont apportés en Sibérie, de l'Oural et de la Russie européenne ; cependant les richesses métallurgiques abondent dans cette contrée, où les seules exploitations — encore très primitives — sont celles des sables aurifères.

. . . . .

On reste stupéfait de l'espèce d'engourdissement où croupit un pays qui n'est cependant pas celui des glaces polaires, car les étés y sont généralement plus chauds que ceux de la France centrale. Si l'on voulait remonter aux causes premières de cette déplorable somnolence, il faudrait se souvenir d'abord que la Sibérie n'a pas été le berceau de la race slave ; elle est une terre conquise sur différentes peuplades aborigènes, Bachkirs, Ostiaks, Samoïèdes, Bouriates,

Toungouzes, Yakoutes, Kamchadales, etc. ; bien que les habitants du pays ne fussent pas belliqueux, cette conquête ne s'est pas faite sans secousses ni effusion de sang, et il a fallu un long temps pour ramener la confiance chez les nouveaux sujets du Tsar. Durant cette période militaire qui embrasse deux siècles et reporta la frontière orientale de l'empire russe au district de Nertchinsk, c'est-à-dire à l'entrée du bassin de l'Amour, il est assez naturel que les questions économiques et industrielles aient été reléguées au second plan ; le gouvernement vit surtout dans ces contrées sibériennes, fort mal connues et plus mal appréciées encore, un lieu d'exil pour les condamnés politiques et les vulgaires malfaiteurs. Les déportations en masse assurèrent le peuplement progressif de la colonie, et fournirent, après plusieurs générations, une race ou plutôt un peuple dont les tendances séparatistes ont eu occasion déjà de se manifester, quoique faiblement et timidement. Puis ces déportations continuant jusqu'à l'époque actuelle ont eu pour double résultat de mécontenter vivement la population honnête — bien qu'issue d'aïeux forçats — et de ralentir la colonisation libre. Ce ralentissement, du reste, inquiéta si peu les autorités russes qu'aujourd'hui encore elles apportent toutes sortes d'entraves au départ des émigrants volontaires. Il y a seulement une exception tout à fait remarquable en faveur de ceux qui se dirigent dans le bassin de l'Amour, conquis sur les Chinois dans le courant de ce siècle. Là, en effet, s'amassent des nuages menaçants...

Il arrive ainsi qu'à l'heure actuelle, le gouvernement russe néglige un peu les provinces occidentales de la Sibérie dont la possession ne lui est pas disputée, pour porter toute son attention sur la région de l'Extrême-Orient dont la conservation est encore douteuse ; et, il ne faut pas s'y tromper, c'est uniquement en vue de cette conservation qu'a été décidée la construction d'un chemin de fer transsibérien, de même que des motifs d'ordre stratégique ont seuls déterminé l'achèvement si rapide du chemin de fer transcaspien. La Russie a été comparée à une pieuvre qui allonge un tentacule vers l'Océan Pacifique, deux autres tentacules vers l'Inde, et deux aussi du côté de Constantinople. L'accroissement formidable de sa population lui donne peut-être le droit d'aspirer à l'empire du monde.

Ces considérations expliquent jusqu'à un certain point que l'outillage économique de la Sibérie méridionale en soit encore à ses premiers débuts et même ne progresse pas d'une façon régulière. Car telle est bien la triste vérité : non seulement l'exploitation des mines ne se développe pas, mais elle a sensiblement baissé depuis vingt-cinq ans. Quand on pense qu'il existait des usines du côté asiatique de l'Oural, il y a plus de deux siècles, que plus de 200,000 hommes travaillaient déjà, il y a cent ans, aux mines et aux usines de l'Altaï et du district de Nertchinsk, dans les conditions les plus défavorables, et puis quand on examine l'état actuel des exploitations minières, on arrive involontairement à se poser la question suivante :

« Que signifie tout cela ? La nature n'y est pour rien, puisque des richesses incalculables sont à peine effleurées ; les hommes sont devenus libres, chacun a le droit de travailler pour soi, et cependant l'exploitation des mines, au lieu de se développer, marche à reculons ; on n'entreprend rien pour la relever, comme on l'a fait dans un autre pays encore jeune, au-delà de l'Atlantique. »

*
* *

Indépendamment des conditions politiques qui n'ont guère favorisé un mouvement d'expansion industrielle, des raisons plus directes, plus immédiates, ont motivé la stagnation que l'on constate ; je les trouve très clairement exposées dans une lettre d'un habitant de Tomsk, ancien élève de l'Ecole des Mines de Paris :

« Jusqu'à présent, quand il s'est agi d'une industrie quelconque autre que la distillerie, la meunerie à vapeur et l'exploitation de l'or, les capitalistes russes, qui ne sont pas en général faciles à électriser, ont objecté la grandeur des distances et l'incommodité des moyens de communication ; ils ont parlé de l'extrême cherté du transport des machines, des matériaux et des ouvriers, de la difficulté des débouchés pour les produits, etc. En un mot, la cause principale de la torpeur dans laquelle est plongée l'industrie sibérienne, provient, à entendre les capitalistes de Moscou et de Saint-Pétersbourg, du manque de moyens de communications faciles. Tel est aussi l'avis des habitants du pays[1]. »

[1] Une poire ou une orange, valant trois sous à Paris, coûtent à Irkoutsk deux ou trois roubles.

Une autre cause de stagnation, d'ordre physiologique, réside dans l'incroyable apathie du paysan sibérien. C'est ainsi qu'il n'aime pas à cultiver la terre ; il préfère vivre de l'industrie des transports et acheter son pain très cher à la ville. C'est un enfant, un grand enfant, que l'Administration ne protège pas assez contre les bêtes féroces qui l'exploitent : le juif, le mercanti. Livré à lui-même, ce pauvre moujik saisit toutes les occasions de boire et de ne pas travailler. Nous avons vu comment abusent de sa naïve imprévoyance les entrepreneurs de postes et de transports ; encore ces services-là, le dernier surtout, ne sont-ils sous-traités qu'avec des paysans relativement aisés, possédant plusieurs chevaux ou un ménage, un intérieur suffisant pour leur servir de garantie. Quant aux plus pauvres parmi les Sibériens, il leur reste comme unique ressource, si l'agriculture seule ne les nourrit pas, les travaux des mines : or, nous le savons déjà, ces travaux jusqu'à présent n'ont eu qu'une influence funeste sur la santé comme sur le moral de la population. De tous ceux qui se louent dans les mines, 90 sur 100 au moins gaspillent en orgies folles tout l'argent qu'ils gagnent par un travail très dur, et, chose plus remarquable encore, il est très rare qu'après avoir été *une seule fois* aux mines, on n'y retourne pas jusqu'à la fin de sa vie, ou l'épuisement de ses forces. Un ouvrier mineur devient *forcément* débauché, ivrogne, joueur passionné, très souvent voleur ; l'acquisition de cette collection de vices est le plus clair de son gain [1].

Ainsi le paysan sibérien n'aime pas l'argent pour l'argent ; s'il est sage, il en gagne pour vivre ; s'il ne l'est pas, pour s'amuser. La construction plus ou moins prochaine, mais certaine, d'un chemin de fer transasiatique lui inculquera de nouvelles mœurs. Privé de cette détestable industrie des transports, il faudra bien qu'il s'adonne davantage à l'agriculture. Le flot des nouveaux arrivants submergera l'écume de la population actuelle. Les usages, le bien-être de la civilisation occidentale s'infiltreront peu à peu jusqu'aux dernières limites de l'Extrême-Orient. Ce n'est pas à dire que les exploitations

[1] Un mot d'ivrogne sibérien, auquel on montrait un vieillard de 90 ans qui avait toute sa vie été sobre :

— Eh! s'il avait bu, peut-être il aurait cent ans aujourd'hui !!

minières seront jamais délaissées pour les travaux agricoles ; au contraire, toutes les branches d'industries se développeront parallèlement et rapidement. Mais les relations entre les exploitants d'or et leurs ouvriers laisseront moins à désirer ; on entendra moins de plaintes des deux parts. Ces plaintes, qui retentissent aujourd'hui, sont les suites naturelles du régime qui existait avant l'abolition du servage ; il serait très facile, même maintenant, d'améliorer ces relations. Le travail à la tâche et par association, très usité en Russie d'Europe, ne se pratique pas encore en Sibérie. On y loue les ouvriers pour un certain temps, et la signature du contrat est toujours accompagnée de la remise d'un fort à-compte. C'est le défaut principal de ce système de louage. D'un côté, l'ouvrier, ses arrhes dissipées rapidement, se voit en face d'un travail de plusieurs mois et prend le moins de peine possible ; de l'autre, l'exploitant s'efforce de retirer le montant de ses avances, nourrit mal son monde ou pratique à ses dépens un lucratif mais déloyal commerce d'eau-de-vie et de marchandises de rebut.

Ces errements vieux d'un siècle et que dans leur routine les exploitants n'ont pas changés après l'abolition du servage, doivent disparaître. L'ouvrier sibérien sait très bien travailler et travaillera, s'il est intéressé à le faire ; le travail journalier, cause première des malentendus actuels doit faire place au travail à la tâche, et en même temps les à-comptes préalables pourront être, sinon tout à fait supprimés, du moins beaucoup réduits [1].

Mais c'est principalement par la suppression des lenteurs et la diminution des dépenses de transport que le chemin de fer transsibérien est susceptible de modifier les dispositions des capitalistes russes, comme celles des étrangers qui convoitent la conquête du marché sibérien.

La population de la Sibérie augmente avec rapidité, l'exil fournit un contingent approximatif de 20,000 hommes par an ; de nombreuses familles, venant de la Russie européenne, émigrent pour coloniser

[1] Une expérience de ce genre a déjà été faite dans l'Altaï, aux mines d'or de Salaïr, par M. Stanislavski, et a pleinement réussi, sans qu'il fût donné d'arrhes. « Les ouvriers étaient satisfaits de leur gain, et le travail ne demandait pas la surveillance coûteuse qui est indispensable pour les journaliers. » (*Notes manuscrites.*)

peu à peu les districts presque déserts, mais très fertiles, et il devient évident que la Sibérie doit bientôt jouer un grand rôle dans la vie économique de l'empire.

Cet espoir d'un développement prochain, notre correspondant de Tomsk, M. Stanislavski, l'exprime en même temps qu'une crainte peut-être trop fondée :

« Plusieurs expéditions scientifiques étrangères ont déjà traversé toute la Sibérie ; leurs membres ont publié en différentes langues et dans les deux hémisphères des comptes rendus détaillés de ce qu'ils avaient vu et étudié. Il est possible que ce soient justement ces comptes rendus qui aient attiré un grand nombre d'étrangers à l'Exposition ouralo-sibérienne d'Ekatérinebourg (1887), où ils ont eu la possibilité de se convaincre personnellement, non seulement que la Sibérie est un pays très riche, mais encore beaucoup moins froid qu'ils l'avaient imaginé, qu'il contient infiniment moins d'ours qu'ils l'avaient cru, et que l'industrie, dans toute l'acception de ce mot, y est complètement nulle. Les étrangers ayant visité Ekatérinebourg, Krasnoïarsk et Irkoutsk, ne manqueront pas non plus de publier des comptes rendus de leurs observations et raconteront à nos amis et ennemis tout ce qu'ils auront vu. Pendant ce temps-là, le chemin de fer sibérien sera terminé, il facilitera les communications, diminuera la difficulté et la cherté des voyages au centre du pays, et nous verrons bientôt au milieu de nous des visages inconnus. Ces nouveaux arrivants, approvisionnés de saucisses à la viande de cheval et aux pois, mets favori des Allemands, se croiront nos bienfaiteurs ; ils arriveront pour la plupart les mains vides, mais grâce à leur patience à toute épreuve, à leur grande habitude du travail et à leur savoir-faire, ils profiteront bientôt de ces richesses que nous regardons maintenant d'un œil indifférent et s'empareront de la part du lion. Est-il possible que cela arrive ? Est-il possible que la Sibérie permette aux ennemis du peuple russe de s'emparer de ses richesses, comme ils se sont emparés de l'exploitation des mines et des manufactures à l'Ouest de la Russie, des raffineries de sucre au Sud, et des sources de pétrole au Caucase? Est-il possible qu'ici aussi nous attendions un coup de foudre pour nous *signer* et que nous ne mettions pas la main à l'œuvre tandis qu'il en est temps encore ? »

A coup sûr le danger signalé n'est pas imaginaire, étant donné que le gouvernement de Berlin ne néglige aucun moyen d'information, et qu'une fois bien renseigné, il ne se fait pas faute d'exercer une action sur certains établissements financiers qui peuvent ainsi, tout en acceptant de « *bonnes affaires* », travailler au développement de l'influence allemande en Russie. Reste à savoir si cette marche ascendante serait vue d'un bon œil à Pétersbourg, et d'autre part s'il ne se trouverait pas nombre de Sociétés françaises désireuses de faire échec aux progrès industriels de l'Allemagne et de resserrer par là même les liens qui unissent la France et la Russie.

Ne mettons pas en doute qu'étant posé le principe de l'admission de concours étrangers, entre des offres françaises et allemandes le choix du gouvernement russe serait bientôt fait.

Mais pouvons-nous considérer cette admission comme un fait acquis ? Oui, sans le moindre doute.

Quels que soient les sentiments des protectionnistes russes les plus déterminés, il est certain que pour la plupart ils ne poussent pas leurs théories jusqu'à étouffer chez eux le germe de la fortune publique, en « *mettant sous clef* » les richesses naturelles du sol et attendant le jour où l'or russe pourra les exploiter. Ils savent très bien qu'une nation ne devient riche et puissante que par l'agriculture et par l'industrie, et aussi désirent-ils vivement la mise en valeur des immenses réserves de la Sibérie méridionale.

Si donc les circonstances politiques permettent d'engager l'épargne française dans cette voie féconde de la colonisation sibérienne, si en outre — ce qui n'est pas douteux — nous évitons les excès, les abus qui ont fait prendre les Allemands en horreur, il est certain que nous rendrons aux Russes un service qu'ils sauront apprécier, qu'ils priseront même fort au-dessus de tout emprunt de conversion. La raison en est simple : un emprunt de conversion laisse peu de traces, n'augmente pas le bien-être des masses populaires, ne leur donne pas de travail, ne met pas le « bailleur » en relations directes avec elles, en un mot *ne crée rien de tangible :* toutes choses qui, au contraire, résulteraient directement d'un ensemble d'opérations industrielles confiées à de bonnes mains, c'est-à-dire conduites en vue, non de dépouiller et d'exploiter les colons sibériens, mais de

les associer largement aux bénéfices énormes que procureraient les concessions.

N'oublions pas toutefois qu'une entreprise quelconque, dans ce pays lointain, si différent du nôtre, ne saurait prospérer sans l'aide et les conseils de spécialistes russes. Se passer de leur concours serait courir au-devant d'un échec; plusieurs expériences l'ont prouvé [1].

Enfin, pour clore ces considérations économiques, examinons brièvement dans quelles régions paraissent devoir être portés les premiers efforts.

*
* *

La frontière naturelle de l'Europe et de l'Asie, c'est-à-dire la chaîne de l'Oural dans toute son étendue, a été considérée pendant plusieurs siècles comme la contrée à laquelle la nature avait le plus abondamment prodigué ses richesses minéralogiques. Des minerais de tous les métaux y ont été trouvés et exploités; on y a découvert aussi de riches couches de sables aurifères, des sables contenant du platine, et depuis Pierre le Grand, l'Oural a fourni presque tous les métaux à l'immense empire de Russie. Dire que les ressources de ce pays ont été épuisées par l'exploitation de deux siècles serait une exagération; au contraire, en l'étudiant, on arrive à se persuader qu'une quantité de couches de minerais ont été en quelque sorte gaspillées par des exploitants malhabiles, et qu'en outre beau-

[1] La Société franco-russe de l'Oural avait formé de beaux projets qui ont malheureusement échoué parce qu'elle en avait confié la réalisation à des ingénieurs français peu au courant des conditions climatériques du pays. Ainsi plusieurs grands bâtiments sont tombés dès le premier hiver. La neige a enfoncé les toits. Ces projets avaient été rédigés à Paris.

Autre échec attribuable à des causes similaires. Une Compagnie française s'était formée, sous les auspices de l'*Union générale*, pour l'exploitation de concessions d'or dans l'Oural méridional. Avant même d'explorer la région et de déterminer les gisements exploitables, elle fit bâtir, en des lieux pittoresques, de superbes maisons d'habitation pour ses directeurs, ingénieurs et employés, de vrais cottages pour les ouvriers, et des fabriques pour le traitement du minerai.

Ensuite seulement on procéda aux recherches qui démontrèrent que les minerais étaient situés trop loin pour supporter le transport. Toutes les dépenses d'installation se trouvèrent inutiles et les choses en restèrent là.

coup de richesses sont restées intactes. Mais dans tous les cas l'industrie a fait d'assez grands progrès dans l'Oural, pour que chaque nouvelle entreprise industrielle ait à subir une forte concurrence. L'Oural ne peut plus être considéré comme une *terra incognita*, tandis que la Sibérie, et surtout les monts Altaï avec leurs prolongements, méritent sous tous les rapports l'attention de la science et de l'industrie.

Altaï. — Une grande partie du gouvernement de Tomsk, — je veux dire les trois districts de Barnaoul, Biisk et Kouznietsk — est désignée sous le nom de district minier de l'Altaï et appartient au Cabinet de l'Empereur; par ce fait, étant la propriété personnelle de Sa Majesté, elle est presque inaccessible à toute exploitation privée. L'unique exception sous ce rapport a été faite pour deux importantes Compagnies dont les représentants sont MM. Maltzeff et Astachoff, et qui ont pour membres les plus riches capitalistes de Saint-Pétersbourg. Ces deux Compagnies ont reçu le privilège de faire des recherches et d'exploiter l'or sur un immense territoire qui s'étend le long de la rive gauche du Tom, dans le district du Kouznietsk; j'ajouterai que tous les avantages du contrat sont en faveur des concessionnaires, et que le Cabinet participera fort peu à leurs bénéfices.

La rive droite du Tom est accessible à tous les exploitants, mais on n'y a trouvé que des sables pauvres.

En somme la partie la plus riche du gouvernement de Tomsk est inaccessible aux exploitations particulières, bien qu'il soit question depuis nombre d'années d'ouvrir l'Altaï tout entier à l'industrie privée.

Gouvernement d'Yénisséisk. — Le gouvernement d'Yénisséisk se trouve dans d'autres conditions : le sol appartient à la Couronne et tout industriel a le droit de s'y établir, après avoir rempli les formalités exigées par la loi. Au Nord de ce gouvernement on exploite depuis bien longtemps, avec un succès varié, des couches de sables aurifères, et dans le courant de ces dernières années, on y a découvert des filons de minerai d'or (quartz aurifère). Je citerai la mine de M. Kilkoff, où le minerai se distingue par une richesse presque fabuleuse (12 à 18 zolotniks d'or par 100 pouds de minerai). Malheureusement les détails scientifiques manquent sur tous ces

filons qui appartiennent à des gens dépourvus des notions les plus élémentaires ; leur exploitation est au-dessous de toute critique.

La partie méridionale du gouvernement d'Yénisséisk, et notamment le district de Minoussinsk, méritent la plus sérieuse attention de la part des industriels. Outre l'or et le fer qu'on y exploite depuis longtemps, on y a récemment découvert de forts gisements de minerais de cuivre et de plomb argentifère, ainsi que des indices de minerais d'or ; toutes ces richesses sont restées intactes jusqu'à ce jour.

Le district de Minoussinsk est situé dans la partie de la Sibérie où le climat est le plus doux, la terre la plus fertile ; le grand fleuve Yénisséi et plusieurs de ses affluents navigables le traversent dans toute son étendue. L'Yénisséi sera franchi à Krasnoïarsk par le futur chemin de fer transsibérien ; je rappelle aussi que l'embouchure de ce fleuve, d'après l'avis de marins anglais, est accessible chaque été aux grands bateaux et formerait ainsi une communication avec l'Europe. Le district en question possèderait donc deux débouchés, le chemin de fer et la voie de mer.

Couvert de forêts inépuisables pour les besoins de la construction et du chauffage des habitations, ce même district est très montagneux dans sa partie Sud ; ces montagnes, connues sous le nom de Grand-Alataou de Kouznietsk, font suite à l'Altaï et forment plusieurs chaînes, dont les unes, séparant les gouvernements de Tomsk et de Yénisséisk, se prolongent en Mongolie, les autres suivent la frontière russo-chinoise et se continuent vers l'Orient. Ces chaînes très boisées sont séparées par des vallées fertiles, mais peu peuplées encore ; en été le pays est fréquenté par les chercheurs d'or ; en hiver, par les chasseurs indigènes, sujets russes et chinois, qui vivent entre eux en parfaite intelligence.

Indépendamment des découvertes de minerais dues à ces chasseurs et recueillies au musée de Minoussinsk, la structure géologique de l'Alataou permet de prévoir la présence de nombreux gisements métalliques dans cette région. Les Sibériens ne s'en émeuvent guère ; je citerai par exemple un domaine de 250,000 déciatines (un département français) acheté à l'encan pour 1,000 roubles, en 1841 ; depuis lors ses propriétaires n'ont fait qu'y exploiter des sables d'or. Ils disent que les chemins sont mauvais, les capitalistes russes sans initiative,

les ouvriers peu nombreux. Mais les voies de communications ne manqueront pas toujours ; les industriels secoueront leur torpeur après la construction du chemin de fer ; et quant à la main-d'œuvre, on y pourra facilement subvenir sur cette partie de la frontière en recrutant les émigrants pauvres qui arrivent incessamment de Russie, et aussi les Mongols, sujets chinois, qui viennent chercher du travail sur le territoire russe, et sont en général de bons et laborieux ouvriers (Stanislavski).

A coup sûr le moment approche où ces districts méridionaux de la Sibérie subiront leur transformation. Le chemin de fer projeté traversera des plaines qui ne se distinguent nullement par leur richesse minéralogique ; le Nord des gouvernements d'Yénisséisk et d'Irkoutsk, le gouvernement d'Yakoutsk sont depuis longtemps fouillés par les chercheurs d'or; une masse de terrains y sont déjà occupés, concédés, sans être mis en exploitation ; puis les transports sont plus pénibles et coûteux sous ces latitudes septentrionales. Seule la partie Sud de la Sibérie, la zone frontière et montagneuse où le climat est tempéré, la terre fertile, la population rapidement croissante et les transports relativement faciles, reste intacte, et il semble permis de prévoir que cette région favorisée ressentira la première l'influence bienfaisante de la nouvelle voie ferrée.

*
* *

Ce chapitre serait trop incomplet si nous ne disions quelques mots des résultats que donnera le Transsibérien sous un tout autre point de vue, celui du rattachement de la Russie asiatique avec la Russie européenne.

L'empire russe est si grand qu'un espoir caressé par ses ennemis est de le voir se disloquer, se partager en morceaux ; espoir chimérique, du reste, et sans fondement sérieux, mais dont le futur chemin de fer ôtera une bonne fois l'illusion.

Sans doute le Sibérien, tout en sachant fort bien qu'il est sujet russe, ne se croit pas Russe, et ne se dit pas tel. Il est Sibérien, et se compare volontiers à l'Américain du Nord, qui est Américain et non Anglais. Dans cette croyance faut-il voir un germe de l'*idée*

séparatiste ? Je l'accorde. Mais y a-t-il en Sibérie un *parti séparatiste ?* A coup sûr, non. Tout au plus a-t-on pu relever quelques cas isolés de propagande dans le sens de l'autonomie sibérienne, cas peu graves qui furent suivis d'emprisonnement ou d'exil en Russie d'Europe ; car si la Sibérie sert de geôle ou de lieu de déportation à la Russie européenne, la réciproque est vraie.

Toutefois plusieurs savants ont déjà fait ressortir un caractère ethnographique distinct de la race dite sibérienne, race nouvelle appartenant bien entendu au slavisme, mais différenciée par les actions de milieu. L'observation des savants en question est celle-ci :

Depuis trois siècles que la Sibérie est peuplée de fugitifs ou de déportés russes, le Sibérien n'a jamais été serf. Aujourd'hui l'idée de liberté, d'égalité, domine dans son cerveau primitif. Un paysan russe se tient à distance respectueuse de tout homme qui porte un paletot ; pour lui parler dans une maison, dans un appartement, il n'osera pas franchir le seuil de la porte. Le paysan sibérien s'approche de vous sans façon, vous tend la main, prend un siège, s'assied, vous demande invariablement qui vous êtes, d'où vous venez et où vous allez. Certes ces façons d'agir dénotent une réelle indépendance de caractère. Peut-être faut-il lui attribuer le peu de sympathie que marque la grande majorité de ces hommes rustiques pour le chemin de fer projeté, comme s'il devait mettre fin à leurs beaux et bons jours ! Beaucoup préféreraient continuer à payer des prix fous les mauvais fonds de magasins que leur envoient les marchands de Moscou, de même qu'inversement les marchands de Moscou donnent à tous les diables cette voie ferrée qui les privera d'un débouché assuré. A la même enseigne se logent quelques capitalistes russes, intéressés à refuser tout argent pour le développement des industries sibériennes qui feraient concurrence à certains produits russes.

Mais ces petites cabales, comme la mauvaise humeur de quelques vieux Sibériens jaloux de leurs forêts, n'empêcheront pas le Transsibérien de se faire. Il sera comme un lien d'acier unissant le cœur de l'empire aux provinces les plus éloignées : lien d'autant plus nécessaire que l'empire est plus vaste.

*
* *

En résumé, le chemin de fer transsibérien, joignant l'Oural à l'Océan Pacifique et se tenant aussi près que possible de la frontière chinoise, doit être considéré comme ayant un triple but :

1° Au point de vue économique, il permettra d'imprimer à la colonisation des terres sibériennes une activité nouvelle et de mettre en valeur une foule de richesses naturelles à peine effleurées jusqu'à ce jour, faute de bras, faute de moyens de transport;

2° Au point de vue de la politique intérieure, il resserrera les liens plus ou moins flottants qui rattachent les populations sibériennes au gouvernement central, et sera ainsi un instrument de domination coloniale ;

3° Au point de vue de la politique extérieure, il sera une ligne stratégique, assurant la conservation de provinces éloignées du centre de l'empire.

L'insuffisance actuelle des voies de communication est la cause principale en vertu de laquelle :

1° La colonisation marche avec lenteur; le commerce, les industries de toutes sortes, les exploitations minières et métallurgiques sont encore à l'état d'enfance et demeurent à peu près stationnaires ;

2° L'action du pouvoir central ne peut se faire sentir avec toute l'énergie, la précision désirable;

3° La sécurité militaire n'existe qu'imparfaitement au fond de la Sibérie.

Ainsi les résultats seront immenses. Mais en revanche que de difficultés dans l'exécution !

La direction supérieure d'une œuvre aussi considérable, en la supposant même limitée à 3,000 ou à 1,600 verstes, n'exigera pas seulement toutes les capacités techniques d'un ingénieur rompu à ce genre de travaux ; elle comportera aussi la dose d'énergie et d'autorité indiscutée dont le général Annenkoff a fait preuve en Transcaspienne. En Sibérie, l'énergie ne suffira pas, mais elle sera nécessaire, surtout si l'on en est réduit à employer des milliers de convicts de diverses catégories. Leur surveillance, qui sera indispensable, nécessitera la présence d'un assez grand nombre de soldats;

il paraît même certain que les grosses agglomérations d'ouvriers libres ne pourront se passer d'une police fortement constituée. En un mot, la réussite de l'entreprise, dans un délai raisonnable, semble exiger que les chantiers soient conduits militairement.

Quant à l'emploi de la main-d'œuvre militaire proprement dite, ainsi qu'il a eu lieu en Transcaspienne pour la pose de la voie, son utilité ne saurait faire aucune espèce de doute. Il sera même avantageux d'avoir, non pas deux bataillons de chemin de fer, comprenant ensemble 2,100 hommes, mais 4 ou 6 de ces bataillons, et davantage peut-être. Ce mode d'opérer a trop bien réussi sur le Transcaspien pour qu'il puisse être question de le changer.

Toutefois une observation se présente au sujet de la marche régulière des *trains de pose* en Sibérie.

Si le travail des terrassements, et aussi la construction des stations, les maçonneries (culées des ponts), les ouvrages en bois, le percement des tunnels, peuvent être entrepris à la fois sur toute la longueur de la ligne, il n'en sera pas ainsi des ponts métalliques et de la pose des rails. Le passage de beaucoup de rivières occasionnera un retard, puisque le train de pose devra s'arrêter devant elles et attendre l'achèvement du pont définitif dont les parties métalliques arriveront par la voie nouvellement posée; ce retard ne sera évité que pour les petits cours d'eau, sur lesquels on pourra, comme en Transcaspienne, jeter des ponts provisoires en charpente ; pour les fleuves importants, cette solution temporaire se heurterait soit contre une grosse dépense supplémentaire, soit même contre une impossibilité.

Conclusion: Si l'on veut que les délais de construction ne soient pas trop considérables, il est de toute nécessité d'adopter pour les ponts métalliques un système qui permette une mise en place extrêmement rapide.

Il faut que ce système comporte des travées suffisamment larges pour livrer, non seulement aux bateaux à vapeur, mais aux glaces, un libre passage; les petites ouvertures de deux sagènes ($4^m,26$), à peine suffisantes en Transcaspienne pour livrer passage aux crues de Tedchen et aux troncs d'arbres qu'elles charrient, ne pourraient pas convenir sur le Transsibérien.

Il faut aussi que le système en question n'exige pas l'emploi

d'ouvriers spéciaux — on en manquera en Sibérie ; qu'il puisse être posé par les premiers Cosaques venus. Sous ce rapport les récentes découvertes d'ingénieurs français (notamment celles du colonel Henry), sanctionnées par de brillantes applications, pourront être mises à profit par le gouvernement russe.

Que le lecteur m'excuse d'entrer ici dans ces détails peut-être un peu techniques. Mais la question de l'établissement *rapide* du Transsibérien est tellement importante! Il achèvera de s'en convaincre au cours de la promenade que nous allons faire ensemble dans la Mandchourie chinoise.

D'abord, et en passant, saluons le lac Baïkal.

CHAPITRE XVIII

LE LAC BAÏKAL

Lorsque vous vous rendez de Paris à Pékin par la voie de terre, vous avez accompli, en arrivant à Irkoutsk, capitale de la Sibérie orientale, les quatre cinquièmes du voyage: 8,000 kilomètres environ sur les 10,000 qui séparent les deux métropoles de l'Occident et de l'Orient de l'Ancien-Monde. Continuant la route vers l'Est, le long d'un fleuve dont la largeur varie de 1,000 à 1,800 mètres, vous voyez bientôt se dresser devant vous, à travers de grands rochers à pic surmontés de collines abruptes, une large brèche par laquelle sortent les eaux rapides de ce fleuve, et de l'autre côté de la brèche apparaît à vos yeux émerveillés une immense nappe liquide, ceinturée de toutes parts, aussi loin que la vue peut s'étendre, par de hautes montagnes: cette mer intérieure, qu'il faut franchir pour gagner la région de l'Amour ou la Mongolie, c'est le Baïkal.

Le 25 août, je me trouvais au bord de ce réservoir d'eau douce, le plus grand de l'Asie (sa surface est de 35,000 kilomètres carrés, le quinzième de la France; sa longueur dépasse 1,200 kilomètres — la distance de Dunkerque à Marseille — et sa largeur moyenne mesure une centaine de kilomètres) ; le crépuscule du soir étendait ses voiles sur le panorama des chaînes de Transbaïkalie, le vent du Sud soulevait une forte houle qui venait se briser avec fracas le long des falaises verticales, et dans le petit port de Listviatnitchnaïa des centaines d'émigrants russes, à destination de l'Oussouri et de Vladivostok, se hâtaient d'embarquer leurs charrettes pleines de

femmes et d'enfants, sur les bateaux à vapeur qui font deux ou trois fois par semaine, en été, la traversée du lac.

Le spectacle de ces malheureux, séparés à jamais de leur patrie, n'était pas fait pour égayer la tristesse de ces lieux déserts ou dissiper le souvenir des légendes qui entourent leur passé ; puis la plupart de ces exilés volontaires témoignaient une vive appréhension de se hasarder sur la « Mer Sainte » dont la grande voix, dominant leurs cris, avait quelque chose d'effrayant.

*
* *

Telles sont en effet, l'étendue, la longueur surtout, du Baïkal, telles sont aussi les violentes tempêtes qui le secouent à certaines époques de l'année, notamment au mois de novembre, que les indigènes le considèrent comme un véritable Océan: l'ignorance et la superstition aidant, cet Océan a été sanctifié par eux, presque divinisé. Son nom mongol signifie littéralement « Mer Sainte ». Le nom russe de Baïkal semble dérivé par corruption de l'appellation du lac en idiôme yakoute: *Beïkhaï*, c'est-à-dire « lac riche », riche en poissons de toute espèce, en oiseaux aquatiques, en pierres de différentes couleurs: galets bleu pâle ou rouge foncé, cristal de roche noir, agathes jaunes et rouges, porphyre brun, aigues-marines, émeraudes.

Il y a une longue série de siècles qu'un ouvrage de géographie, édité à Pékin, parle d'un pays nommé *Koulikhanoff* et littéralement couvert de lys jaunes. Ce pays « jaune », dit l'ouvrage en question, s'étend fort loin au Nord de la capitale de la Chine, jusqu'à la mer Beïkhaï. « Au-delà de cette mer, remarquable par ses clairs de lune magnifiques, les jours sont très longs et les nuits très courtes. »

D'après d'autres légendes, les environs de cette mer ont servi de lieux de déportation pour les bandits; on en tirait aussi, pour l'agrément des empereurs de Chine, les meilleurs faucons de chasse.

De nos jours le faucon n'existe plus dans ces parages: c'est peut-être une raison de la grande abondance de gibier, coqs de bruyère, sourdeaux ou coqs de bois, gelinottes, perdrix grises et blanches, sans compter le gibier d'eau : cygnes, mouettes, plongeons, oies et

canards sauvages; ces oies et ces canards par bandes innombrables qui arrêtent parfois les rayons du soleil. La plupart de ces volatiles sont des oiseaux de passage et fuient les grands froids de l'hiver. A cette liste il convient d'ajouter l'aigle noir, habitant ces montagnes désertes, dont l'envergure dépasse 3 mètres. Les plus gros moutons des Bouriates nomades ne sont pas à l'abri de ses serres.

Les quadrupèdes sont également fort bien représentés sur les bords du lac : chevreuils, élans, cerfs royaux, rennes, bouquins

Le Baïkal : Sortie de l'Angara

musqués, renards, zibelines, etc., l'ours enfin et le loup, les deux hôtes gênants de la Sibérie.

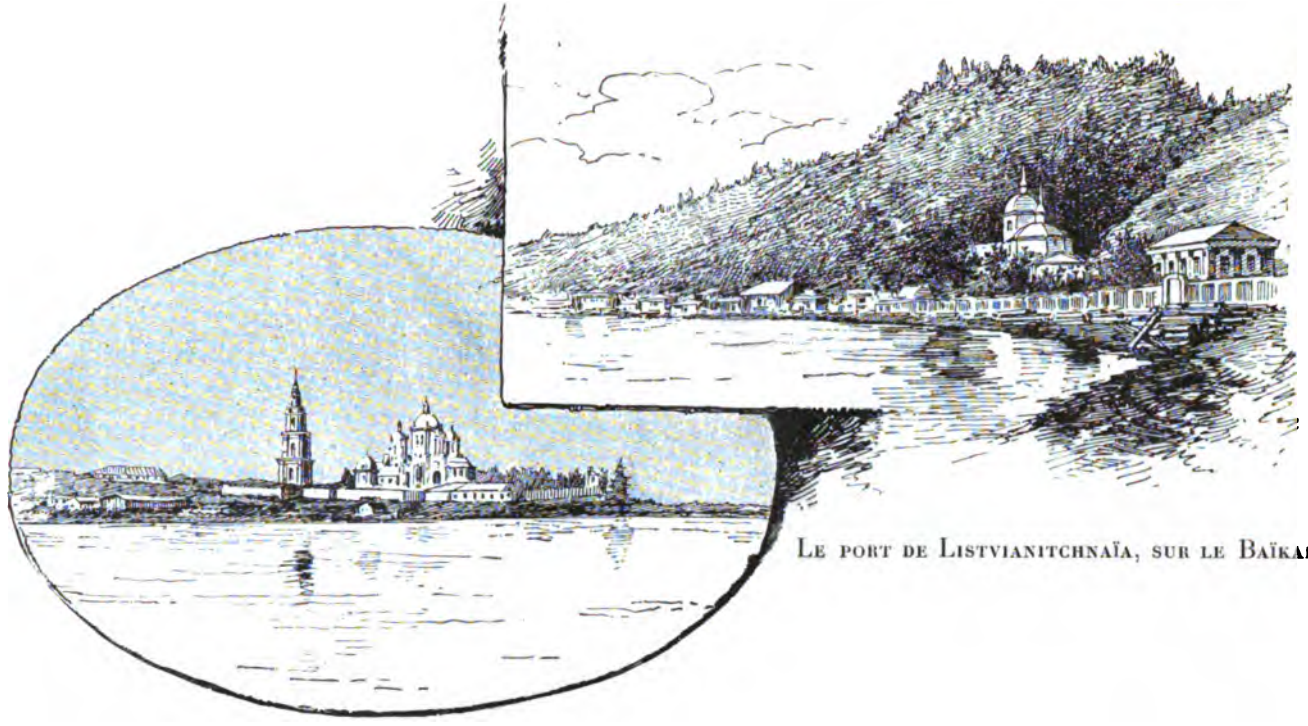
Parmi les poissons du Baïkal, le plus abondant est une sorte de saumon (nommé omoul) qui ne se rencontre nulle part ailleurs; on le mange salé et sa consommation est tellement répandue dans les gouvernements d'Irkoutsk et de Transbaïkalie, qu'on peut dire qu'avec le thé en briques, il constitue la principale nourriture des paysans. On en a pris en 1886 un poids de 4,286 tonnes, qui a fourni 175 tonnes de caviar; cette pêche représente une valeur de 200,000 roubles.

Mais l'hôte le plus curieux des profondeurs du lac, c'est le phoque, le vrai phoque de mer, à cette différence près qu'il est de plus petite taille. Comment se trouve-t-il là? Le Baïkal aurait-il, à des

âges antérieurs, communiqué avec l'Océan Glacial arctique ? Cette dernière hypothèse paraît bien peu probable, et j'aime mieux ne pas aborder ici ces grosses questions. Toujours est-il que ce phoque est l'objet de poursuites acharnées et patientes des pêcheurs bouriates ; patientes, car on ne le voit qu'au commencement de la gelée (décembre), c'est-à-dire à l'époque où il se hisse, pour mettre bas, sur les glaçons flottants; quelque temps après il replonge par une crevasse et disparaît jusqu'à l'année suivante. Encore, pendant le peu de semaines qu'il vit à la surface, est-il fort difficile à approcher; les indigènes n'y parviennent qu'en se servant d'un traîneau surmonté d'un mât et d'une voile blanche qui les cache, ainsi que leur équipage, et ne se détache que faiblement sur la surface glacée du lac; ils s'avancent ainsi tout doucement, poussant devant eux la traîtresse machine; un trou pratiqué dans la voile leur permet de tirer.

Je suis amené à dire que malgré sa grande étendue et l'agitation presque constante de ses vagues, le Baïkal gèle chaque année sur une épaisseur de 1 mètre à 1^{m},50 ; mais cette congélation n'est pas comme celle d'un fleuve paisible, continue et uniforme, cela en raison même du mouvement de l'eau sous la croûte extérieure de glace. Il arrive que cette croûte se déchire sur plusieurs kilomètres de longueur, avec le bruit d'un coup de canon ; la crevasse ainsi formée n'a quelquefois que quelques pieds de largeur, mais l'ouverture béante peut atteindre progressivement plusieurs mètres et jusqu'à 500 mètres de portée.

Sans doute l'eau ainsi mise au contact de l'air ne tarde pas à se geler à son tour, par l'action d'une température qui descend jusqu'à 50° centigrades au-dessous de zéro; néanmoins on conçoit que la formation incessante de ces failles rende la traversée du lac en traîneau suffisamment périlleuse. Elle ne l'empêche pas toutefois ; la circulation de la rive orientale à la rive occidentale, sur une distance de 100 kilomètres, n'est pas interrompue un seul jour, une fois la *prise* du lac effectuée, en décembre; seules les époques d'embâcle et de débâcle nécessitent un certain arrêt. Quelles précautions prend-on pour cette traversée ? Une seule : chaque traîneau emporte avec lui des planches pour s'en faire un pont, si besoin est,



Le port de Listvianitchnaïa, sur le Baïkal

Le monastère de Saint-Innocent, sur l'Angara

entre deux banquises flottantes et oscillantes ; puis les vaillants petits chevaux sibériens sont accoutumés à sauter d'un bond et avec ensemble les petites crevasses. Quelquefois, par exemple, ils calculent mal leur élan et tombent dans le gouffre : ainsi arriva-t-il en 1869 ou 1870, à une voiture de la poste qui portait 20,000 roubles or dans le gouvernement de l'Amour. Le postillon et l'employé se sauvèrent, les chevaux et l'équipage avec son contenu furent engloutis. Mais qu'importe! disent les Russes impassibles en face de pareils dangers : « *nitchévo*, ce n'est rien. » La Russie entière, je veux dire toute la définition du caractère russe, tient dans ce mot de trois syllabes. Après boire, un moujik se querelle avec un camarade et le tue : *nitchévo*. Un général remporte une victoire, sauve son pays : *nitchévo*. On n'est pas plus fataliste.

Me permettra-t-on, à ce propos, de conter une authentique histoire dont M. de Bismark fut jadis la victime — ou le héros — non pas en traversant le Baïkal, mais dans une simple promenade aux environs de Saint-Pétersbourg?

Invité à une chasse de la Cour, l'ambassadeur de Prusse avait préféré s'y rendre dans le traîneau d'un vieux moujik ; il était en retard, le paysan excitait ses chevaux, la troïka prenait une allure inconnue à Berlin.

« — Pas si vite ! » cria le diplomate.

— Nitchévo, répondit gravement le moujik en continuant de plus belle ses appels de la voix et du fouet.

— Mais va donc plus doucement! reprit le comte tout à fait inquiet. Nous allons verser!

— Nitchévo, nitchévo. »

Bismarck avait raison; l'accident se produisit et lui valut, outre le désagrément d'être projeté à plat ventre sur la neige durcie, une forte éraflure au nez.

Furieux, il se relève et marche sur le paysan la canne haute, mais celui-ci, esquivant le coup, se baisse, ramasse une poignée de neige et fait mine de frotter le nez malade en répétant toujours : Nitchévo, nitchévo.

Ceci désarma le blessé qui éclata de rire. Depuis lors, l'ex-chancelier de fer s'est fait fabriquer, avec le fer de la canne qui avait

failli frapper un Russe, un anneau sur lequel est écrit en lettres d'or le fameux mot qui caractérise la race slave. Son Altesse doit y penser souvent; avec une pareille devise, un grand peuple ne recule devant rien, donc il va loin. — Revenons au Baïkal.

*
* *

Si vous entreprenez le tour du lac (ce qu'un service de bateaux à vapeur permet de faire quatre fois par été) [1], vous serez frappé par l'aspect sauvage des falaises qui le bordent, tombant à pic dans des eaux si profondes que la sonde des pêcheurs indigènes n'a jamais pu mesurer cette profondeur. Aussi, chez les naïfs et superstitieux riverains, Bouriates ou Toungouzes, le Baïkal passe-t-il pour une

[1] La navigation à vapeur sur le lac Baïkal n'est pas fort ancienne.

Depuis qu'elle a remplacé la navigation à voiles que des vents violents rendaient assez incertaine, un service régulier fonctionne entre les côtes occidentale et orientale, dans la direction du *trakt*. D'un côté se trouve l'embarcadère de Listvianitchnaïa, de l'autre les petits ports de Boïarski, Klouivka, Mouiçova, dont j'ai déjà eu l'occasion de citer les noms. Il y a aussi, quatre fois par été et à des dates que fixe le gouverneur général, un voyage circulaire autour du lac, destiné à desservir la station d'eaux minérales de Tourkhansk, située en face de l'île d'Olkhone, la petite ville de Bargouzine, la rivière Verkhné-Angara ainsi appelée parce qu'un courant littoral, longeant la rive occidentale du lac jusqu'à la brèche qui donne naissance à l'Angara, autorise jusqu'à un certain point à considérer ces deux rivières comme étant le prolongement l'une de l'autre. Une fiction plus plausible peut-être consisterait à regarder un autre tributaire du lac, infiniment plus important, la Sélenga, comme étant « l'Angara supérieur ».

Quoiqu'il en soit, le Baïkal placé dans la région de partage des trois grands bassins de l'Yénisséi, de la Léna et de l'Amour, pourra jouer un rôle considérable comme voie de communication entre le chemin de fer transsibérien qui contournera sa pointe méridionale et les districts aurifères du Vitim et de l'Olekma qui le limitent au Nord.

La Léna qui prend sa source non loin d'Irkoutsk serait une voie de communication parfaite avec ces districts aurifères, si elle était navigable à partir de Verkholensk; malheureusement il faut aller à près de 400 verstes au Nord pour trouver le point extrême, *Oust-Kout*, où les bateaux remontent au printemps, et quelquefois en été, si la décroissance des eaux est assez lente. Le plus souvent ils doivent s'arrêter à Kirensk. Un projet a été mis à l'étude pour un contrat avec une Société qui armerait des bâtiments assez petits pour atteindre *Jigalova*, tête de ligne d'une route carrossable qui mène à Irkoutsk; ces petits bâtiments feraient le service de la poste d'Yakoutsk. Actuellement tous les bateaux qui circulent entre Oust-Kout, Kirensk, Vitimsk, Olekminsk et Yakoutsk appartiennent à des Compagnies de mines d'or, ne sont pas astreints à prendre les voyageurs, ne transportent pas non plus les services postaux qui se font en été, de la manière suivante: en voiture jusqu'à Jigalova, en barque jusqu'à Yakoutsk. Cette barque à la remonte est halée par trois chevaux; elle fait en moyenne 3 verstes à l'heure et met un mois pour revenir à son point de départ.

mer sans fond. La sonde européenne, moins crédule, a eu raison de ces abîmes, à la vérité considérables; la plus grande cote relevée a été de 1,373 mètres. L'altitude de la surface étant de 475 mètres, on voit que la cuvette du Baïkal s'enfonce dans l'écorce terrestre à près de 900 mètres au-dessous du niveau général des océans.

Les sondages ont révélé aussi l'existence d'une arête montagneuse, haute d'un millier de mètres, qui s'étend d'un bout à l'autre du lac, suivant sa grande longueur de 1,200 kilomètres, et le divise en deux cuvettes distinctes. Cette chaîne de montagnes sous-marines, ou sous-lacustres, n'a-t-elle pas joué un rôle important dans la série des révolutions subies par cette région?

Il paraît que, par les temps calmes, la transparence admirable des eaux pures et froides du Baïkal permet d'apercevoir jusqu'à 20 mètres de profondeur, non seulement des cimes de pics submergés, mais aussi des forêts; en revanche, sur certains points du rivage, les eaux ont laissé leur empreinte à près de 10 mètres au-dessus de leur niveau actuel. On peut conclure de ces deux faits que le Baïkal a été un réservoir plus puissant qu'il ne l'est de nos jours ou que ses rives se sont exhaussées, et d'autre part qu'à une autre époque les bois submergés actuellement ont crû à découvert. La légende s'accorde avec ces hypothèses: elle raconte qu'autrefois la Mer Sainte n'existait pas, et qu'à son emplacement se déroulaient des steppes fréquentées par les troupeaux d'habitants nomades.

Ces mêmes hypothèses sont confirmées par l'examen de la structure géologique des montagnes qui ceinturent le lac, et aussi par l'expérience des nombreux tremblements de terre qui désolent ce coin de l'Asie. On peut même admettre, je crois, que les déformations du relief terrestre auxquelles le Baïkal a dû sa formation, se sont continuées sans interruption depuis leur origine certainement très lointaine — contemporaine peut-être du refroidissement de l'écorce; et voici le motif de cette déduction:

Nulle part, sur les bords du lac, on ne trouve des vestiges d'anciennes villes, ni même d'aucune résidence fixe; ces rivages peu sûrs n'ont été, de temps immémorial, habités que par des nomades.

Il y a près de deux siècles et demi que le Russe Kourbat Ivanoff est arrivé le premier dans ce pays, venant d'Yakoutsk et remontant

la vallée de la Léna à la recherche de mines d'argent qui lui avaient été signalées près d'une mer nouvelle, inconnue; après lui vinrent les Cosaques, avec des voïvodes, et le pouvoir du Tsar s'étendit en Transbaïkalie avant même de s'établir à Irkoutsk. Mais la situation n'a guère changé autour du lac depuis deux cent cinquante ans. Les bords en sont toujours inhabités, les montagnes infertiles et silencieuses. Le perpétuel murmure de la vague qui se brise sur les rochers et le cri de la grande sauterelle verte (cigale) animent seuls ces solitudes. Les rares riverains sont en général des nomades: telle est, par exemple, la population de la grande île d'Olkhone (60 verstes de longueur sur 12 de largeur), qui comprend un millier de familles mongoles s'occupant de chasse et de pêche, possédant aussi de beaux troupeaux de bêtes à cornes. A quoi bon fonder des établissements durables et coûteux sur ces côtes inhospitalières, imparfaitement fixées?

Les derniers grands tremblements de terre datent du 30 décembre 1861 et du 1er janvier 1862; ils eurent pour centre le milieu du lac et s'étendirent circulairement sur un rayon de 600 kilomètres. Beaucoup de secousses moins fortes se firent sentir ensuite pendant quinze jours. Les villages riverains perdirent leurs clochers et les cheminées des maisons en bois: les sources cessèrent de couler et donnèrent des pierres ou du sable; sur la côte orientale, près du débarcadère des bateaux à vapeur de Transbaïkalie, un vaste golfe se forma par suite de l'effondrement du sol; de nombreuses tentes bouriates, avec les nomades et leurs troupeaux, furent englouties dans ce cataclysme. La longueur des côtes effondrées fut de 20 à 25 verstes; le nouveau golfe mesure la même profondeur, et aujourd'hui encore, cette profondeur va en augmentant graduellement. Il a fallu construire une nouvelle route postale entre le port de Boïarski et Verkhné-Oudinsk.

La ville d'Irkoutsk, bien qu'éloignée de 70 kilomètres de la rive occidentale, n'a pas complètement échappé à la catastrophe. Elle y a perdu aussi ses clochers et il est permis de croire que si la plupart de ses maisons — 90 sur 100 — n'étaient pas en bois, si d'autre part les maisons de pierre n'avaient pas des murs de 1 mètre et de 2 mètres d'épaisseur, la ville eût été totalement détruite.

Echappera-t-elle toujours au désastre qui la menace? J'ai entendu formuler à ce sujet les craintes les plus sérieuses. Il faut mentionner d'abord que le lac Baïkal possède un émissaire unique : or la brèche qui lui livre passage est barrée par un seuil de rochers dont la crête, d'inégale hauteur, n'est pas très enfoncée sous l'eau : elle laisse une ouverture suffisante pour les vapeurs de faible tirant, et émerge en un point très connu dans le pays sous le nom de *rocher du Chamane*. D'un côté de ce seuil, qui forme comme une écluse, il y a les abîmes du lac, de l'autre, le lit profond du fleuve.

Il semble avéré, d'autre part, que cette brèche de l'Angara n'a pas toujours existé, qu'elle est de beaucoup postérieure à la formation du lac, qu'elle résulte non de la poussée des eaux ou de leur action dissolvante, mais d'un ébranlement souterrain. Les actions volcaniques n'ayant pas cessé de se manifester dans ces lieux, il est permis de craindre qu'un nouveau tremblement de terre ne modifie l'état des choses, n'enlève ce barrage naturel, n'occasionne par suite un vrai déluge dans la plaine d'Irkoutsk, située à plus de 30 mètres au-dessous du niveau du lac.

En d'autres termes, la capitale de la Sibérie orientale, qu'on a voulu — sans doute avec raison — éloigner des montagnes plus ou moins volcaniques du Baïkal, est dans la situation de cette ville des États-Unis (Johnston) qu'anéantissait récemment (1889) la rupture d'un réservoir artificiel situé au-dessus d'elle ; ici le réservoir placé sur la tête des habitants, non seulement d'une grande ville, mais d'une vaste et riche région, déverserait, non pas quelques millions, mais un nombre incalculable de milliards de mètres cubes d'eau. Une modification du relief du sol, sans importance par elle-même, amènerait donc les plus grands malheurs. Ainsi ont disparu déjà plus d'une terre exondée, plus d'une civilisation ; la série de ces révolutions du globe n'est pas close.

*
* *

Certains points des rivages du Baïkal, et notamment de l'île d'Olkhone, servent de refuge aux derniers sectaires d'une religion en train de disparaître, le chamanisme.

Religion? le mot est peut-être mal choisi pour parler d'une idolâtrie plus ridicule encore que barbare, à laquelle les autorités russes ont bien raison de faire la guerre. Il vous sera fort difficile d'assister à un sacrifice de chevaux — les pauvres bêtes doivent être égorgées sans qu'il se répande une goutte de leur sang — ou aux ébats d'un de ces prêtres chamanes, sorte d'êtres hystériques que leurs rares coreligionnaires croient en rapport avec l'autre monde, que les colons sibériens fuient comme des démons. Le gouverneur général lui-même n'a jamais réussi à voir une représentation de ces charlatans grotesques; ils se cachent, mais allez au musée d'Irkoutsk et vous admirerez leur costume, sorte de cuirasse formée de plaquettes et de pendants en cuivre ou en fer, que terminent des serpents de cordes descendant le long des jambes comme une jupe. Sur la tête un casque en cuivre garni de peaux et de breloques métalliques ; à la main un petit tambour de basque, dont les battements se mêlent au bruit de toute la ferraille qui compose l'armure de l'étrange chevalier ; car tout en frappant sur sa caisse, tout en hurlant à pleine voix, le chamane se livre à des sauts fantastiques, secoue sans interruption sa robe de métal, évoque les esprits, les voit, parle avec eux, raconte à l'assistance cette conversation mystique, prend du feu dans ses mains sans se brûler, se perce de coups de poignard sans souffrir, et finalement, après deux ou trois heures de cette horrible scène, tombe épuisé, sanglant, les yeux ouverts, fixes et sans vie.

Revenu à lui après un certain temps de repos, le prêtre entre dans la période d'extase qui lui permet de raconter l'avenir aux malheureux Asiatiques suspendus à ses lèvres. Ces choses-là se pratiquent en plein XIXe siècle; la Terre est cependant une planète bien petite, et l'on ne peut constater sans surprise que des peuples civilisés coudoient encore des débris de races aussi primitives, incultes, sauvages, qu'elles l'étaient au lendemain de la Création.

CHAPITRE XIX

LA MANDCHOURIE ET LES CHEMINS DE FER CHINOIS

Nous sommes arrivés sur le versant oriental du lac Baïkal; la grande route sibérienne peut nous conduire à Tchita, Nertchinsk et dans la vallée du Haut-Amour. Mais nous la connaissons déjà. Puis le plaisir de visiter les très riches placers de la rive droite de ce fleuve ne compense pas le désagrément d'avoir la tête coupée par ordre du gouvernement chinois. Car il paraît que la loi chinoise ne permet pas les exploitations d'or — du moins dans le voisinage de la frontière russe [1]. Obliquons à droite, et prenons un chemin beaucoup plus fréquenté aujourd'hui que le trakt lui-même, celui qui par Sélenginsk et Kiakhta mène droit à Pékin.

Une courte halte à Sélenginsk vous reposera de la monotonie des voyages en tarantass; près de cette petite ville se dresse un monastère bouddhique, résidence du Grand Lama des Bouriates sibériens. Une lettre du gouverneur de Transbaïkalie vous en ouvrira les portes, et quelques roubles aidant, il vous sera donné le plus étrange spectacle qui soit sur terre. Je veux parler de la *danse des dieux*, sorte de « mystère » exécuté par des bonzes déguisés et dont le visage est couvert de masques allégoriques. Dans la photographie ci-contre, le personnage assis représente Bouddha lui-même; chacun de ses voisins figure un attribut symbolique de la

[1] Le dessin que nous donnons d'une exécution de ce genre a été fait d'après une photographie prise le lendemain du massacre. Nous avons dû en atténuer l'horreur; ces malheureux mineurs sont morts après d'épouvantables mutilations.

Divinité. La danse des dieux bouriates est évidemment la représentation d'un épisode de la mythologie bouddhiste, mais je ne me charge pas de vous l'expliquer. Sachez seulement que vos oreilles seront douloureusement assourdies par les éclats de trompettes, auprès desquelles celles de la marche d'*Aïda* paraissent des joujoux.

Là aussi, vous aurez peut-être l'honneur de rencontrer une jeune princesse, de la noble famille Gantimouroff qui régna bien longtemps sur de nombreuses tribus bouriates de Transbaïkalie. Ce fut l'un de ses aïeux qui s'enfuit en Mongolie, à l'arrivée des conquérants cosaques, et revint plus tard, rassuré sur les intentions du gouvernement russe. Aujourd'hui encore l'unique héritière de la fortune des Gantimouroff perçoit sur les anciens sujets de ses pères des impôts qui s'élèvent à un assez joli chiffre.

Mais hâtons-nous de franchir les quelques verstes qui séparent Sélenginsk de la frontière de Chine. Troïtskosavsk est le dernier poste russe ; à 4 verstes plus loin s'élève la ville chinoise de Kiakhta. A défaut de consul russe, le gouverneur chinois vous réservera le meilleur accueil, surtout si vous lui présentez un passe-port officiel de l'ambassadeur céleste à Pétersbourg; aimable comme un mandarin sait l'être envers le voyageur de marque, il vous donnera même une escorte si la fantaisie vous prend de pousser une pointe dans le désert de Gobi. Pourquoi pas? 1,500 verstes à peine vous resteraient à parcourir dans cette direction pour atteindre les rivages du Pacifique.

Certes, au point de vue de la défense des intérêts russes en Extrême-Orient, le tracé du Transsibérien par la vallée de l'Amour satisfait à toutes les exigences, autant que le permettent, d'une part, les grands accidents du relief terrestre, d'autre part, la configuration de la frontière.

Mais s'il s'agissait de construire un chemin de fer international, rapprochant le plus possible l'Europe du Grand Océan, ce tracé devrait être rejeté à partir du lac Baïkal et remplacé par une variante qui traverserait en ligne droite le désert de Gobi et se terminerait à Pékin, ou plutôt à Tien-Tsin. Ce chemin de fer pourrait être véritablement appelé le Grand Central Asiatique, et non seulement il serait

beaucoup plus court, mais encore il coûterait infiniment moins cher que le Transsibérien.

Se détachant de celui-ci près de Boïarski, la variante en question remonterait sans difficulté la vallée de la Sélenga et franchirait la frontière entre Troïtskosavsk et Maïmatchine; puis elle suivrait la route postale qui traverse la Mongolie et mène à Pékin, en passant par les villes importantes d'Ourga et de Kalgane.

Elle compterait environ 2,000 verstes, depuis Irkoutsk au littoral de la mer de Corée, de sorte que les sections du Grand Central seraient les suivantes:

1° De Zlataoust à Kolyvane	1500 verstes
2° De Kolyvane à Irkoutsk . . :	1600 »
3° D'Irkoutsk à Tien-Tsin	2000 »
TOTAL	5100 verstes
Le Transsibérien mesurant:	7200 »
La différence à l'avantage du Grand Central serait de .	2100 »

Le Transsibérien serpentera le long du fleuve Amour, après avoir péniblement traversé la Transbaïkalie, et mettra le Pacifique à 9,000 verstes de Moscou; le Grand Central qui se développerait tout à l'aise dans les plaines du Gobi réduirait cette distance à moins de 7,000 verstes.

L'économie résultant de la moindre longueur serait accrue notablement par la facilité de la construction dans ce désert de Gobi dont les solitudes largement ondulées sont en outre parfaitement fixées et ne renferment pas de sables mobiles. Imaginez un vaste plateau dont les croupes les plus élevées atteignent 1,400 ou 1,500 mètres, dont les plus profondes dépressions ne descendent pas au-dessous de 800 mètres d'altitude. De longues rangées de collines basses s'y succèdent régulièrement, comme les flots d'une mer subitement congelée. Les dunes mobiles ne se rencontrent qu'en de rares endroits, au fond des dépressions, et rien ne serait plus facile que de les éviter. Partout ailleurs le sol est ferme, couvert de graviers rougeâtres ou de cailloux quartzeux qui s'opposent, malheureusement, au développement de la flore et donnent à ces campagnes nues, sans arbres ni arbustes, un aspect désolé. La violence du vent d'hiver, celui du Nord-Ouest, si glacial que les voyageurs

doivent en cette saison se couvrir la figure d'un masque de feutre, la chaleur torride de l'été, sont deux autres obstacles à la croissance de la végétation. Mais ces obstacles ne sont rien pour un chemin de fer. Trouverait-on de l'eau? Telle est la grosse question, et la réponse ne semble pas douteuse. La mousson du Sud-Est, qui souffle pendant la saison chaude, déverse sur le Gobi d'abondantes pluies auxquelles est due la formation de torrents dont le flot s'infiltre dans les bas-fonds. Les Mongols le savent si bien qu'ils ne manquent pas d'y creuser des puits pour trouver l'eau nécessaire aux caravanes. Dès lors quels résultats n'est-on pas en droit d'attendre de la sonde artésienne?

Ainsi le Grand Central serait une œuvre techniquement réalisable. L'est-elle politiquement? Jusqu'à ces derniers temps il n'eût peut-être pas semblé chimérique de nourrir quelque espoir à ce sujet. On pouvait s'imaginer qu'un pareil chemin de fer, doublant une route de poste actuellement administrée, jusqu'à Pékin même, par des employés russes, ne porterait pas ombrage au Tsong-li-Yamen; du moins rien ne paraissait *à priori* s'opposer à un ensemble de mesures ayant pour objet d'*internationaliser* cette ligne d'intérêt *universel*, et qui dès lors n'eût pas plus été une arme offensive entre les mains des Russes qu'une arme défensive entre celles des Chinois

Ces illusions ne sont plus permises depuis que le gouvernement de Pékin a fait connaître son intention de construire à bref délai un chemin de fer à travers la Mandchourie.

Jetez les yeux sur une carte de ce pays : vous remarquerez d'abord les nombreuses routes de caravanes qui partent de Pékin *en éventail*, se dirigeant vers la frontière russe. Les points marqués sur ces routes indiquent les relais où l'on trouve, soit des chevaux de poste ou de selle, soit tout au moins un abri et quelque nourriture. Tous ces relais sont tenus par un agent de l'Etat, salarié par l'Etat, et obligé de fournir *gratuitement* les chevaux aux voyageurs. C'est assez dire si le gouvernement chinois se préoccupe de favoriser le mouvement d'expansion qui porte incessamment aux extrémités Nord et Ouest de l'empire le trop-plein de population des provinces sud-orientales. Cette préoccupation, du reste, ne date pas d'hier; la colonisation chinoise en Mandchourie a débuté depuis plusieurs siècles

Musiciens bouriates

par l'établissement de pénitenciers et de postes militaires, d'abord voisins de la grande muraille, puis de plus en plus rapprochés de la frontière sibérienne. Dans ces vingt dernières années, comme on le sait déjà, elle a pris une activité incroyable. Mandchoux et Mongols autochtones sont aujourd'hui noyés dans le flot des nouveaux arrivants, qui représentent déjà plus des neuf dixièmes de la

La princesse bouriate Gantimouroff

population totale. Quel peut être le chiffre de cette population ? On l'évaluait, il y a dix ans, à douze millions ; elle a doublé, triplé peut-être à l'heure actuelle.

La Mandchourie, en effet, séparée de la Mongolie par la chaîne du Grand-Khingan, ne ressemble en rien à cette dernière contrée, l'une des plus infertiles et des moins peuplées de notre globe. La grande rivière Soungari, navigable sur 1,500 kilomètres, fertilise le Nord des plaines mandchoues qui se développent entre le Grand-

Khingan et la longue arête des monts Koulé ou Chan-alin, la chaîne des « Montagnes blanches », dont l'imposant profil s'étend depuis le confluent de l'Amour et de l'Oussouri jusqu'au littoral de la mer Jaune. A l'Orient de cette longue arête dont les plus hautes cimes

Bonzes bouriates

dépassent la limite des neiges persistantes, la Mandchourie est une région montagneuse, couverte de forêts ou de prairies magnifiques, très saine, très riche en minerais d'or, de cuivre, de fer et en gisements de charbon. Les villes florissantes y abondent : *Moukden* (200,000 habitants), cité sainte, ancienne résidence des empereurs chinois ; *Tchen-ling* (30,000 habitants), connue par ses usines de fer; *Kaï-Youan* (40,000 habitants), *Ghirine* (150,000 habitants),

La danse des Dieux bouriates

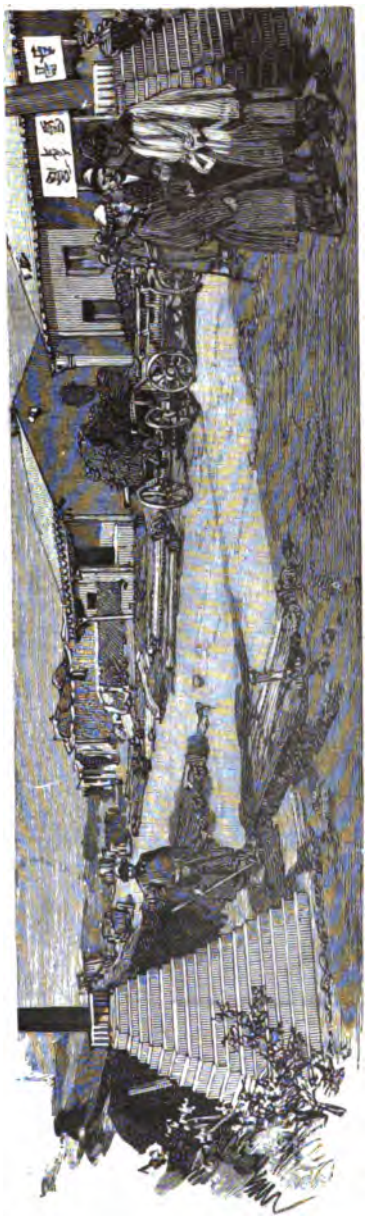
Laline (30,000), *Ajé-ho* (50,000), *Souang-Tchang* (40,000), *Ningouta* (100,000), etc.

Malheureusement pour ce beau pays, il manque de débouchés sur l'Océan depuis la conquête des territoires de l'Amour et de l'Ous-

Le gouverneur de Kiakhta (frontière chinoise)

souri par les Russes. La ville mandchoue la plus rapprochée du littoral se nomme *Khoun-Tchoun ;* elle en est distante de 30 kilomètres. La Russie avait besoin d'une fenêtre sur le Pacifique : elle l'a prise et la Mandchourie n'en possède plus aucune, car la frontière de Corée commence précisément en face de cette ville de Khoun-Tchoun,

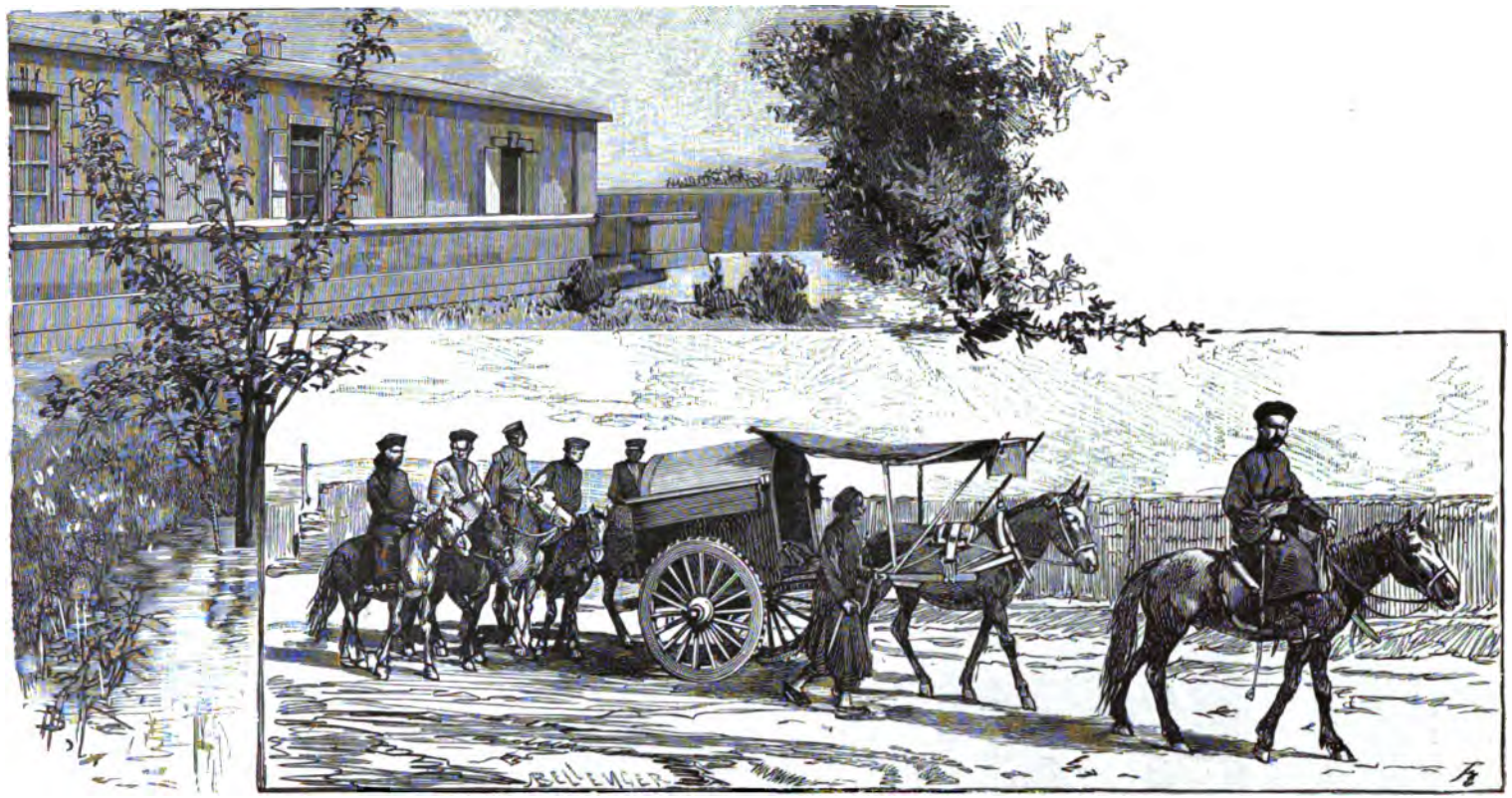
près de la précieuse baie de *Possiet*[1]. Pas n'est besoin d'autres explications pour mesurer la gravité du conflit d'intérêts qui pourrait devenir susceptible de provoquer une rupture entre les deux empires. Du moins la Chine semble s'y préparer par la construction d'une voie ferrée qui viendrait s'ajouter à tous les tentacules rayonnant déjà autour de sa capitale. Je veux parler d'une ligne qui remonterait vers le Nord, jusqu'à une faible distance des possessions russes, et dont l'objectif stratégique serait évidemment Vladivostok.



Une rue de Kiakhta

Deux tracés se présentent pour ce chemin de fer chinois qui ouvrirait une ère nouvelle, en modifiant singulièrement, non seulement l'équilibre européen, mais les conditions de la paix universelle : le premier tracé se rapprochant du littoral de la mer Jaune, gagnerait Moukden, puis Ghirine, puis Ningouta, et enfin *San-sing-tchen*, ou simplement *San-sing* (30,000 hab.), la ville chinoise de la vallée du Soungari qui est la plus éloignée vers le Nord ; à l'aval de cette ville, le fleuve coule à travers des plaines basses qu'il inonde de

[1] Nom d'un ancien ministre des voies et communications.



Un consulat russe a la frontière. — En route pour le gobi

ses crues, transforme au loin en marécages et rend à peu près inhabitables.

Le second tracé, se tenant dans l'intérieur des terres, franchirait sans difficulté le seuil peu élevé qui sépare la Mandchourie proprement dite du versant de la mer Jaune, gagnerait *Bodouné* (50,000 hab.), ville située à 30 kilomètres au Sud du confluent du Soungari et de la Nonni; les inondations de ce confluent ne gêneraient pas le passage des trains. La ligne remonterait ensuite à San-sing et pourrait jeter un ou deux embranchements sur Ghirine et Ningouta, ou bien, après Bodouné, elle rejoindrait immédiatement ces deux villes. L'une d'elles, Ningouta, présente une importance exceptionnelle, comme future base d'opération d'une armée chinoise opérant contre Vladivostok; elle est le point de départ de plusieurs chemins et sentiers qui traversent des contreforts peu élevés du Chan-alin et conduisent dans la Mandchourie russe. Quand celle-ci appartenait à la Chine, de nombreuses caravanes parcouraient ces routes, aujourd'hui abandonnées par le commerce, demain peut-être sillonnées par des convois d'artillerie.

San-sing jouera au Nord le même rôle que Ningouta au Midi ; une même rivière les arrose, la Moutane, dont la riche vallée nourrit une population très dense; la distance entre les deux villes ne dépasse guère 200 verstes. Or la route postale qui joint Vladivostok à Kamen-Rybolov se prolonge au-delà du lac Khanka, passe la frontière et franchit les montagnes par un col facile. San-sing se trouve être ainsi la tête d'une bonne route qui permettrait à une armée chinoise de descendre la rivière Soungatcha et de tourner ainsi par le Nord le camp retranché de Vladivostok, pendant que l'armée de Ningouta l'aborderait de front. Le résultat de cette double attaque serait de couper les communications terrestres du port russe, dont le ravitaillement ne pourrait plus se faire que par mer. Mais s'il arrivait que la mer elle-même cessât d'être libre, si l'alliance de la Chine avec une grande puissance maritime immobilisait la flotte russe dans la baie de la Corne d'Or, le siège de Vladivostok se réduirait à un investissement où la valeur de l'assiégeant, protégé par de bonnes tranchées, aurait beaucoup moins de part que l'inévitable famine. Les combats de géants qui ont illustré les murs de Sébas-

topol ne se renouvelleront pas au bord du Pacifique ; M. de Moltke a mis l'art de la guerre en équations, supprimé les assauts, réduit les sièges à de simples blocus.

Sans doute ces événements ne sont pas à la veille de se produire; un conflit armé n'offre aucune chance d'éclater dans les circonstances actuelles à l'Extrême-Orient de la Sibérie, parce que les troupes chinoises, malgré le développement prodigieux de la colonisation militaire en Mandchourie, manqueraient encore de bonnes lignes d'opérations.

Mais quand seront terminées les 1,500 ou 1,600 verstes de chemins de fer qui mettront Pékin à trois jours de la frontière russe, qu'arrivera-t-il si le gouvernement chinois continue à subir l'influence occulte de conseillers anglais et allemands? Assisterons-nous à une prise d'armes dont un branle-bas européen donnerait le signal ? Certes il n'est pas douteux que, préoccupée avant toute chose de préserver les Indes d'une attaque désormais possible par l'Afghanistan, l'Angleterre fera feu de toutes pièces et ne négligera rien pour susciter à la Russie toutes sortes d'ennemis, en particulier les Chinois. Peu lui importeront les conséquences futures de sa politique ; il ne lui souciera guère que le résultat plus ou moins lointain de ses manœuvres soit de provoquer un reflux vers l'Occident de la race jaune aguerrie et armée, — invasion formidable qui submergerait les nations européennes divisées et affaiblies. Elle n'aura en vue que l'intérêt de l'heure présente, c'est-à-dire l'écrasement de la Russie, et nous devons nous attendre à voir l'incendie qui embraserait l'Europe et menacerait l'Hindoustan, s'étendre rapidement à la région de l'Amour.

Heureusement cette intervention, même après l'achèvement des lignes ferrées de Mandchourie, sera sans grande influence sur l'issue de la lutte engagée en Europe.

Nous savons qu'entre Kachgar et Kiakhta, d'immenses étendues de désert (Turkestan chinois et Mongolie) séparent les possessions russes de la partie orientale du Céleste-Empire, la seule qui regorge d'habitants ; la traversée de ces déserts par une armée tant soit peu nombreuse serait une opération tout à fait impossible dans l'état actuel des choses. D'autre part, la défense des passes de Kachgar, de

Kouldja, de Zaïsane, de l'Yénisséi, qui conduisent d'un empire dans l'autre, serait extrêmement aisée avec un petit nombre d'hommes.

De Kiakhta au Pacifique, la ligne frontière affecte la forme d'une fortification à la Vauban : deux saillants ou bastions sont formés par la province de Transbaïkalie et par celle de l'Oussouri ; d'un bastion à l'autre s'étend un rentrant ou *courtine*, sur une longueur de 2,000 kilomètres, entre le district de Nertchinsk et la ville de Khabarovka. Cette courtine est protégée d'un bout à l'autre par un fossé profond, la vallée de l'Amour. Traverser le fleuve en été, quand il roule ses eaux impétueuses dans un lit dont la largeur ne descend pas au-dessous d'un demi-kilomètre, ne serait pas à coup sûr une opération commode ; le traverser en hiver, après la prise des glaces, n'offrirait pas de difficultés, mais ensuite le manque total de routes et l'accumulation des neiges seraient des obstacles insurmontables à la circulation de troupes ennemies dans les chaînes boisées des Stanovoï.

Le bastion formé par la Transbaïkalie est tellement hérissé de montagnes abruptes qu'on doit le considérer comme inattaquable. Seule la province de l'Oussouri est ouverte à une invasion qui se porterait certainement de ce côté. Vladivostok succomberait peut-être à la longue — et non de vive force, — mais en tout cas cette lutte localisée aux confins orientaux de la Sibérie ne serait qu'un épisode secondaire du duel universel.

Telles sont les éventualités de demain ; il n'y a pas à s'en effrayer. Celles au contraire que réserve un avenir plus ou moins éloigné méritent toute l'attention du philosophe et de l'homme d'Etat.

« Qu'on ne croie pas, écrit le marquis de Saint-Yves [1], que les armes matérielles de notre civilisation, que nos systèmes modernes de guerre nous soient exclusivement acquis ; ils se prêtent le mieux du monde aussi bien au tempérament disciplinaire de ces races (asiatiques et africaines) qu'aux invasions par masses profondes dont elles sont coutumières, dès qu'un despote assez énergique les rassemble et les soulève.

« Ce n'est pas un million, mais vingt millions d'hommes armés et

[1] *Mission des Souverains*, page 21.

entraînés à l'européenne, que les efforts réunis des peuples d'Afrique et d'Asie, soutenus par l'islam et l'empire chinois, peuvent lancer à un moment donné sur l'Europe divisée contre elle-même... Ce déluge humain, reprenant sa route habituelle, peut de nouveau crouler, balayant tout sur son passage.

« Le gouvernement général de l'Europe la prédispose plus que jamais à toutes les conséquences de ce retour de mouvements périodiques, qu'il est possible de prévoir à de certains indices soit apparents, soit secrets [1].

« Divisés entre eux, sans lien religieux ni juridique réel, les Etats européens seraient, les uns contre les autres, les premiers auxiliaires des envahisseurs.

« Le mercantilisme est prêt à fournir les armes pourvu qu'on les lui paie, et on le fait, et il sait bien faire parvenir à destination canons, fusils, boulets, balles et poudre.

« La compétition coloniale, la rivalité des Etats, la jalousie des peuples chrétiens, donneront de plus en plus tous les instructeurs, toutes les instructions militaires nécessaires.

« Chaque nation européenne, pourvu que le mal soit éloigné d'elle, ne bougera certainement pas pour en sauvegarder celle pour laquelle il sera immédiat ou prochain ; elle se réjouira au contraire dans sa sécurité, sans prévoir sa catastrophe finale, car dans la politique internationale des gouvernements dits chrétiens, tous les sentiments immoraux, et par conséquent anti intellectuels, sont les seuls autorisés à se produire.

« Quant au ressort capable de propulser, des deux autres continents sur le nôtre, cette formidable balistique des déluges humains, il se trouvera sûrement, comme autrefois, dans l'indomptable énergie d'un Asiatique et d'un Africain capables d'une monarchie absolue, et d'un gigantesque et sombre dessein propre à transporter l'âme fatidique de leurs races. »

[1] « Il n'est pas inutile de relater que sur certains éventails de prix offerts, comme souvenirs, en Europe même, à des personnages par des dignitaires du Céleste-Empire, on lit cette légende : *Ordre aux soldats chinois qui prendront cette ville de respecter la maison dans laquelle ils verront cet éventail.* » (*Mission des Souverains*, page 339.)

Certainement les leçons du passé sont pour nous un terrible enseignement : ainsi en l'an 93 après J.-C., les armées chinoises poussaient leurs avant-postes jusqu'au Caucase oriental.

« En 126, des officiers d'état-major chinois parcouraient les pays voisins de la mer Caspienne, encourageant et guidant les généraux scythes qui enlevèrent la Bactriane aux successeurs d'Alexandre [1]. »

Presque tout le continent asiatique — sauf l'Inde, l'Asie-Mineure, l'Assyrie et l'empire des Huns — subissait la maîtrise ou la suzeraineté du Céleste-Empire au commencement de l'ère chrétienne.

Au XIIIe siècle, les Tatars-Mongols entreprennent la conquête du monde. Leur empereur, Gengiskhan, déclare que « la terre ne doit avoir qu'un maître, le ciel n'ayant qu'un soleil, et son indomptable énergie se met à l'œuvre [2] ».

Toute une moitié de la chrétienté fut brisée par la politique de ce monarque asiatique.

« La bataille de Kolomna perdue; Moscou brûlée; Vladimir assiégée, emportée d'assaut; l'évêque Mitrophane, les princes et les princesses dévorés par les flammes dans la cathédrale; Sousdal, Rostof, Yaroslav, quatorze villes, mille villages rasés par le feu ; Georges II vaincu sur la Sita, décapité; Vassilko, son neveu, égorgé ; Tver, Torjok, prises, leurs populations fauchées; Kozelsk rasée, son peuple anéanti ; son jeune prince, Vassili, littéralement noyé, la tête la première, dans le sang : voilà quelques traits caractéristiques de la violence de ces trombes humaines et de ces déluges asiatiques. [3] »

Les conquérants étaient arrivés en Hongrie, quand la mort de leur empereur les rappela en Orient. Sans cette circonstance fortuite, l'Occident germano-latin, si profondément divisé contre lui-même, eût-il opposé une résistance plus compacte, plus énergique que les princes et les villes fortes des Slaves orthodoxes ?

Peut-on qualifier de prévoyante la politique européenne qui va « violenter dans son sommeil la Chine vénérable, pour les plus méprisables motifs [4] » ?

[1] Marquis de Saint-Yves, *Mission des Juifs*, page 732.
[2] » *Mission des Souverains*, page 124.
[3] » *Mission des Souverains*, page 127.
[4] » *Mission des Juifs*, page 9.

Que penser de ces Etats d'Europe qui luttent à l'envi pour fournir au grand empire du Milieu et le matériel de chemin de fer et les approvisionnements de canons ?

Mais le mal est fait maintenant et il ne comporte aucun remède. Si toutefois une espérance peut conjurer les prédictions sinistres, c'est celle que l'empire russe opposera une digue infranchissable au débordement des peuples orientaux. En permettant le peuplement rapide de la Sibérie méridionale, en transportant aux extrémités asiatiques de la Russie une somme suffisante de forces vives, le Transsibérien opérera une révolution dans l'Ancien-Monde et son achèvement marquera une date dans l'histoire. Le chemin de fer mandchoux ne vise que Vladivostok ; il n'aura nulle influence décisive sur la lutte future du colosse moscovite et du colosse chinois. Le Transsibérien, au contraire, dont l'action sera complétée par la ligne des steppes kirghizes et par le Transcaspien prolongé vers l'Inde, formera la branche maîtresse d'une gigantesque tenaille qui enserrera l'empire chinois par le Nord, par l'Ouest et le Sud-Ouest ; voie défensive par excellence, parce qu'elle longe la frontière chinoise, elle permettra de porter en temps utile aux brèches qui coupent cette frontière les armées de plus en plus nombreuses que la Russie pourra mettre sur pied. Les chemins de fer kirghize et transcaspien joueront le même rôle en face de la Mongolie.

Puissent ces considérations rassurer les âmes pessimistes et surtout mettre en lumière le rôle bienfaisant qui semble dévolu à l'empire des Tsars : il ne menace pas l'Europe et le « péril russe » n'est qu'un vain mot ; il la sauvera dans l'avenir du « péril chinois ».

Puisse aussi la lenteur forcée avec laquelle s'exécutera le Transsibérien calmer des craintes d'un autre ordre ; car ce chemin de fer, achevant de faire ce qu'a commencé le Transcaspien, transformera en la Russie une puissance de plus en plus asiatique.

Cette perspective n'est pas pour déplaire aux Etats d'Europe que gêne le voisinage du colosse moscovite.

Aussi bien constate-t-on avec quelle satisfaction peu dissimulée la diplomatie allemande applaudit à toutes les entreprises de nature à brouiller les Russes soit avec les Anglais, soit avec les Chinois, à

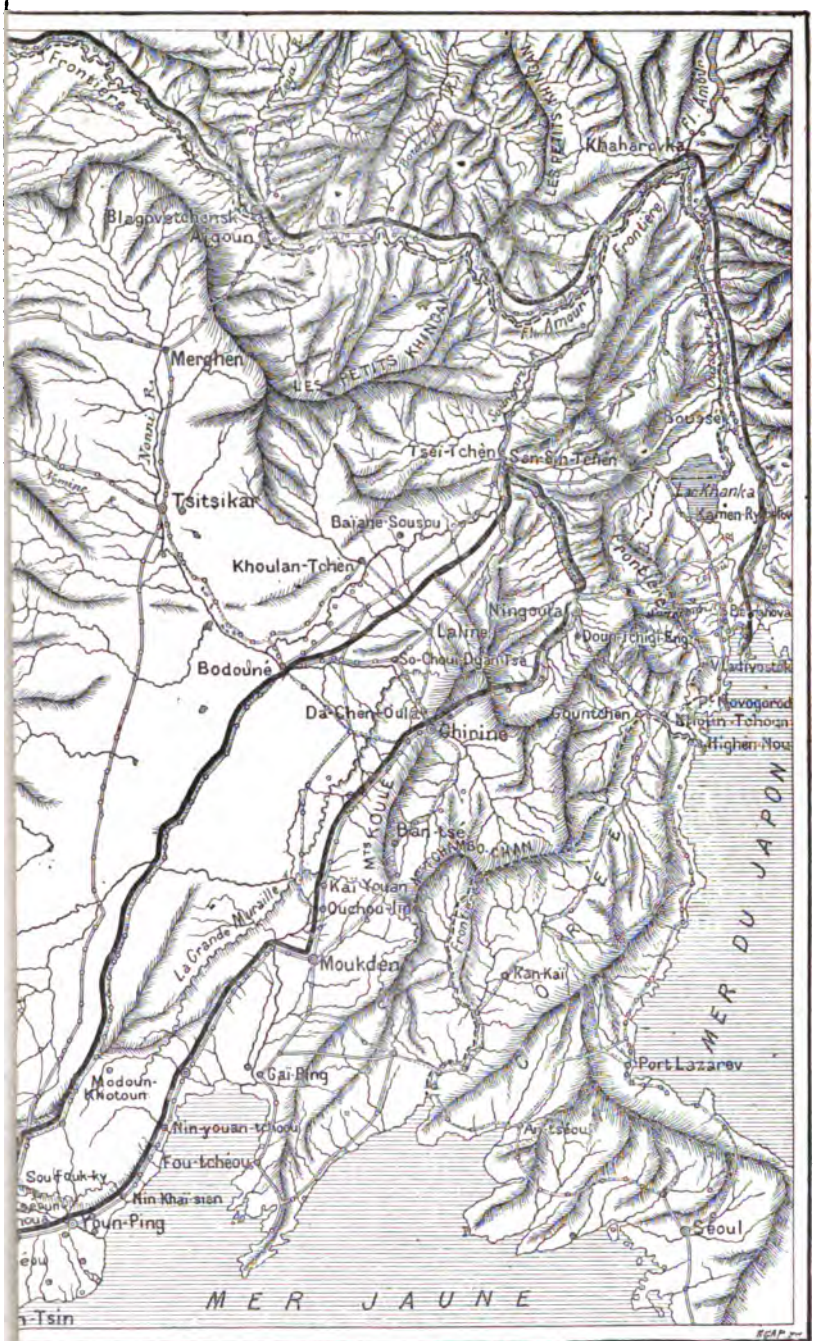
leur créer tout au moins des préoccupations ou des difficultés qui détournent leur attention des affaires occidentales.

La construction prochaine du chemin de fer sibérien servira-t-elle les jalousies teutonnes, en provoquant une émigration trop rapide vers la région de l'Amour et un dépeuplement trop brusque des provinces russes situées à l'ouest de l'Oural?

Je ne le crois pas. D'abord, il entre dans les vues du gouvernement de Saint-Pétersbourg de ne favoriser qu'avec une extrême prudence un mouvement important de la population vers les terres sibériennes. Ce n'est ni du côté de la Chine, ni du côté des Indes que sont tournés les yeux d'Alexandre III; le Grand Central de Sibérie ne menacera pas plus Pékin que l'œuvre du général Annenkoff ne menace Calcutta; toute idée d'agrandir en Asie des possessions déjà trop vastes est énergiquement répudiée par l'Empereur; au contraire, bien combiner une marche d'ensemble vers les différents points où la situation économique paraît en souffrance, ne pas aller trop vite à l'Orient de peur de compromettre les positions conquises en Occident, tel est le problème que saura résoudre, on peut en être sûr, l'esprit ferme et clairvoyant du souverain.

Le temps aussi viendra à son aide, car le XXe siècle se sera levé sur le monde quand le chemin de fer transsibérien, mettant Vladivostok à quinze jours de Moscou, entraînera à sa suite un véritable exode d'Occident en Orient, et il est à croire que cet exode n'aura aucune conséquence fâcheuse au point de vue européen, parce qu'à cette époque le malaise dont souffre actuellement l'Europe aura disparu.

FIN



ET LES PROJETS DU CHEMIN DE FER CHINOIS
pour 100 kilomètres)

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE VII
CHAPITRE I. — La chaîne de l'Oural. 1
II. — Ekatérinebourg 32
III. — Départ de Tiumen. — Les déportés et les Chinois 50
IV. — L'Irtych et l'Ob. — Les Ostiaks. 68
V. — Tomks. — Coup d'œil sur la Sibérie 85
VI. — De Tomks à Irkoutsk 131
VII. — Irkoutsk. — Le Transsibérien. 167
VIII. — L'or en Sibérie 213
IX — Les placers de Bérésovsk.. 231
X. — Les mines d'argent de l'Altaï. 252
XI. — Le fer en Sibérie. 267
XII. — Voyage aux rapides de l'Angara 273
XIII. — L'usine de Nicolaievsk. — La vallée de l'Oka 297
XIV. — La chasse en Sibérie 310
XV. — Un bassin houiller 320
XVI. — Oussolié. — La prison centrale d'Alexandrovsk 329
XVII. — L'avenir de la Sibérie 345
XVIII. — Le lac Baïkal.. 363
XIX. — La Mandchourie et les chemins de fer chinois 375

Tours. — Imprimerie DESLIS FRERES

2